

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA MANAGEMENTU

Památky a kultura v Uherském Hradišti z pohledu vozíčkáře

Sights and Culture in Uherské Hradiště From the Perspective of a Wheelchair User

Student: Petra Chlachulová

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Ingrid Ilčíková

Ostrava 2013

Zadání bakalářské práce

Student:

Petra Chlachulová

Studijní program:

B6208 Ekonomika a management

Studijní obor:

6501R006 Ekonomika cestovního ruchu

Specializace:

02 Ekonomika cestovního ruchu

Téma:

Památky a kultura v Uherském Hradišti z pohledu vozíčkáře
Sights and Culture in Uherské Hradiště from the Perspective of a
Wheelchair User

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
2. Teoretický konspekt
3. Kulturní cestovní ruch
4. Kulturní život v Uherském Hradišti z pohledu vozíčkáře
5. Závěr

Seznam použité literatury

Seznam zkratk

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Seznam příloh

Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

INDROVÁ, Jarmila et al. *Cestovní ruch: základy*. 2. přeprac. vyd. Praha: Oeconomica, 2009. ISBN 978-80-245-1569-4.

TARCALOVÁ, Ludmila. *Hody s právem na Uherskohradištsku*. Uherské Hradiště: Slovácké muzeum, 2008. ISBN 978-80-86185-69-9.

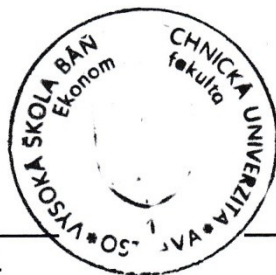
ZELENKA, Josef a Martina PÁSKOVÁ. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. 2. přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2011. ISBN 978-80-7201-880-2.


Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.


Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Ingrid Ilčíková**

Datum zadání: 23.11.2012

Datum odevzdání: 10.05.2013




Ing. Petra Horváthová, Ph.D.
vedoucí katedry


prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Místopřísežné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma Památky a kultura v Uherském Hradišti z pohledu vozíčkáře vypracovala samostatně. Veškerou použitou literaturu a podkladové materiály uvádím v seznamu použité literatury.

Ve Starém Městě dne 10. května 2013

.....*Petra Chlachulová*.....

Petra Chlachulová

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucí své bakalářské práce Ing. Ingrid Ilčíkové za cenné rady při zpracování bakalářské práce. Dále děkuji svému kamarádu Kamilovi za jeho čas a ochotu a celé své rodině za psychickou podporu.

Petra Chlachulová

Obsah bakalářské práce

1. Úvod	4
1.1. Metodika zpracování a cíl bakalářské práce	6
2. Teoretický koncept	7
2.1. Vývoj definice cestovního ruchu	7
2.1.1. Druhy a formy cestovního ruchu	8
2.2. Vymezení základních pojmů	9
2.3. Stručná klasifikace poruch a stupně postižení vozíčkářů	10
2.3.1. Centrální poruchy hybnosti	10
2.3.2. Poruchy hybnosti důsledkem onemocnění	11
2.3.3. Získané poruchy hybnosti	11
2.3.4. Malformovaný zevnějšek	12
2.4. Přístup k osobám s postižením a jejich potřeby	12
2.5. Přístupný cestovní ruch	16
3. Kulturní cestovní ruch	19
4. Kulturní život v Uherském Hradišti	21
4.1. Vymezení zkoumaného území	21
4.1.1. Okres Uherské Hradiště	21
4.1.2. Historie Uherského Hradiště	22
4.2. Terénní šetření	24
4.2.1. Analýza vytyčené trasy s osobou se sníženou mobilitou	24
4.2.2. Průvodce po kulturních atraktivitách a zhodnocení stavu a přístupnosti	25
4.2.2.1. Stručný průvodce historií jednotlivých objektů	25
4.2.2.2. Zhodnocení stavu přístupnosti jednotlivých objektů	30
4.2.3. SWOT analýza a vize města Uherského Hradiště v oblasti kultury	36
5. Závěr	39
Seznam použité literatury	41
Seznam zkratk	45
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce Chyba! Záložka není definována.
Přílohy	47

1. ÚVOD

Cestovní ruch je nedílnou součástí moderního života, módních trendů a v poslední době i výrazem životního stylu. Motivů pro cestování je mnoho, každý jedinec má individuální potřeby a nároky – od relaxace na pláži, přes adrenalinovou turistiku až po poznávací pobyty uspokojující touhu po vzdělání. Celou šíři potřeb plně vystihuje rozdělení cestovního ruchu na druhy a formy. Moje práce je zaměřena na cestovní ruch pro tělesně hendikepované, především pro vozíčkáře.

Cestovní ruch je také součástí státní ekonomiky, příležitostí pro tvorbu nových pracovních míst, rozvoj infrastruktury. Nevzniká jen příjem z ubytování, ale i z celé řady přidružených služeb jako je stravování, doprava, kultura. Podle statistik platební bilance České národní banky tvořil příjem z cestovního ruchu 128 miliard korun (2010).

V dalších částech mé bakalářské práce budu často skloňovat termín vozíčkář. Jde o člověka, který ztratil nejpřirozenější potřebu každého jedince, potřebu volného pohybu. Úkolem moderní společnosti je nabídnout vozíčkářům stejné možnosti jako ostatním lidem, a to nejen v oblasti cestovního ruchu. Důležité však také je, aby v nás jejich hendikep nebudil lítost. Za zcela nekorektní se pak považuje vyjadřování lítosti přímo při setkání s nimi. Z hlediska cestovního ruchu je nutno považovat vozíčkáře za zákazníky se zvláštními potřebami.

Hlavním důvodem proč jsem si zvolila dané téma, byl můj blízký kamarád, který je několik let upoután na invalidní vozík. Oba pocházíme z Uherského Hradiště, proto mi přišlo přirozené zabývat se touto oblastí. Jako studentka oboru Ekonomiky cestovního ruchu jsem chtěla zjistit, jaké možnosti nabízí město Uherské Hradiště z hlediska přístupného cestovního ruchu lidem na vozíku. Tato oblast je dosud neprozkoumaná a nenabízí dostatek hodnověrných informací.

Je podivuhodné, jak málo se trh cestovního ruchu zaměřuje na hendikepované osoby. Jen v Evropě je přitom 130 milionů lidí hendikepovaných, z toho 3 miliony na vozíku. Navíc tito lidé necestují sami, ale často s doprovodem či ve skupinách. Dalším znakem je, že cestují mimo hlavní sezonu, takže vzniká možnost vytíženosti destinací i v tuto roční dobu. Trh cestovního ruchu pak přichází o jistý zdroj příjmů nejen z jejich ubytování, ale i ze služeb, které jim mohou být poskytovány.

Už delší dobu vzniká snaha o poskytnutí hodnověrných informací turistům na vozičku. Snaha o vyhodnocení a nabídnutí kvalitních informací o městech, a o kulturních objektech, sportovištích, ubytování, dopravě a dalších zařízeních v něm přístupných pro vozíčkáře. Služby jsou však zaměřeny na jednotlivé budovy, města či kulturní akce, ale neexistuje ucelený projekt, který by podával informace v celé šíři a o všem zároveň. Projekty již realizované poskytují často informace neúplné, či přímo nepravdivé, což vychází najevo až po návštěvě daného objektu, dosti nepříjemně překvapeným vozíčkářem.

Od počátku 90. let 20. století sílí tendence o zpřístupňování budov osobám na vozíku.

Ve stavebním zákoně jsou zakomponovány požadavky na konstrukce z hlediska užívání osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Jedná se zejména o přístupové rampy či výtahy ke vchodům do budov, minimální rozměr WC, atd. Po letech se dá konstatovat, že některé budovy jsou plně bezbariérové (novostavby, rekonstrukce) některé přístupné jen z části nebo vůbec. Na vině je doba, ve které budovy vznikaly, protože legislativní požadavky nejsou starší jak 10 let.

Část své práce jsem věnovala popisu poruch, které jsou z velké části příčinou upoutávání osob na invalidní vozík. Úvod bych chtěla ukončit mottem: *“Nedívejme se na vozíčkáře skrz prsty, ale snažme se je začlenit do společnosti.”*

1.1. METODIKA ZPRACOVÁNÍ A CÍL BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Prvním krokem pro vytvoření bakalářské práce bude volba tématu. Následovat bude rozvržení osnovy pro mou práci tak, abych byla schopná udělat si představu o struktuře a předběžném obsahu daného tématu.

Dalším krokem bude zjistit si dostupnost tematické literatury v knihovnách v mém okolí. Informace budu čerpat v podobě knižních publikací a internetových zdrojů, využiji také služeb Informačního centra v Uherském Hradišti a jejich propagačních materiálů týkajících se mého tématu. Shromáždění knižních zdrojů, odborných periodik, propagačních materiálů a internetových zdrojů a jejich následné nastudování bude podstatným krokem k posunu v mé práci.

Bakalářská práce se bude skládat z několika částí. V úvodu se pokusím vysvětlit důvody, co bylo podnětem pro volbu daného tématu mé bakalářské práce. Popíši metodiku, ze které budu následně vycházet a cíle mé práce, ke kterým se budu postupně dostávat.

V teoretické části budu definovat pojem cestovní ruch a následně jeho druhy a formy. Vymezím základní pojmy a stručně klasifikuji poruchy a stupeň postižení vozíčkářů. Pokusím se objasnit přístup společnosti k osobám s postižením a potřeby, které vozíčkář má. Následujícím krokem bude charakterizování přístupného cestovního ruchu, který je přesně uzpůsoben potřebám vozíčkářů.

Ve třetí části se zaměřím na kulturní cestovní ruch, na něj bude navazovat průřez kulturním životem v Uherském Hradišti, stručně charakterizuji město a jeho historii. Součástí této části bude i vlastní terénní šetření, fotodokumentace tras a samotná analýza trasy po městě s osobou na vozíku, na závěr zhodnotím přístupnost a stav vybraných objektů. Výběr objektů bude proveden na základě konzultace s paní PhDr. Blankou Rašticovou. Následovat bude SWOT analýza a vize města do budoucna.

Poslední závěrečnou část bude tvořit závěr a následné navržení řešení ke zlepšení situace ve městě.

Cílem bakalářské práce bude přiblížit problematiku cestovního ruchu tělesně hendikepovaných ve městě Uherské Hradiště a zhodnotit stav a přístupnost vybraných objektů.

2. TEORETICKÝ KONCEPT

V této části se zaměřím na vývoj definice cestovního ruchu, jeho druhy a formy. Budu se zabývat základními pojmy vyskytujícími se v mé bakalářské práci. Dále uvedu příčiny poruch hybnosti vozíčkářů, jejich potřeby a přístup okolí k nim. Také se zaměřím na pojem „přístupný cestovní ruch“ a jeho aplikaci v oblasti cestovního ruchu.

2.1. VÝVOJ DEFINICE CESTOVNÍHO RUCHU

Cestovní ruch bývá vymezen jako krátkodobý přesun lidí na jiná místa, než jsou místa, kde obvykle tito lidé pobývají, a za účelem pro ně příjemných činností. I přesto, že existuje mnoho definic cestovního ruchu, stále není žádná schopná plně obsáhnout cestovní ruch ve všech jeho oblastech a službách.

Počátky vědeckého zkoumání cestovního ruchu se podle Nejdla (2011) datují do počátku 20. století. První ucelené pojednání vypracovává Stradner v roce 1905.

V meziválečném období vzniká několik názorových skupin v pojetí cestovního ruchu. Mezi představitele nejvýznamnější z nich patří Simmel a von Wiese. Tito autoři definují cestovní ruch na základě vztahu mezi návštěvníky a místním obyvatelstvem.

V roce 1939 přichází Poser s obsahově novou definicí cestovního ruchu. Jako první bere v úvahu i vliv životního prostředí na cestovní ruch, lze ho tak chápat jako předchůdce pojetí ekologického cestovního ruchu.

Jako protipól k vztahové teorii cestovního ruchu vzniká teorie spotřební. Ta je definována jako spotřebovávání určitých statků, uspokojování potřeb účastníků cestovního ruchu. Představiteli této teorie jsou Morgenroth a Borman.

Za zásadní zlom v teorii cestovního ruchu je pokládáno dílo Všeobecná nauka cestovního ruchu od autorů Hunzíkera a Krapfa. Z ní vychází nová definice cestovního ruchu, která říká, že cestovní ruch je soubor vztahů a jevů vznikajících na základě cestování a pobytu osob z ciziny, pobyt není trvalý a není s ním spojená žádná výdělečná činnost. [7]

Po druhé světové válce se teoretikové turismu zaměřují na rozvoj aplikované teorie. Avšak vznikají i nové definice turismu, z nichž nejvýznamnější je Kasparova z roku 1975 upřesněná v roce 1982: „*Cestovní ruch je souhrn vztah a jevů,*

které vyplývají z cestování nebo pobytu osob, přičemž místo pobytu není hlavním ani trvalým místem pobytu a zaměstnán.“ [7, str. 10]

Historický okamžik v definování cestovního ruchu nastává v roce 1991, kdy Světová organizace cestovního ruchu WTO (od roku 2000 UNWTO) svolává v Ottawě konferenci, na které obsahově vymezuje pojmy z oblasti cestovního ruchu.

Cestovní ruch definuje jako: *„Dočasnou změnu místa pobytu, tj. cestování a přebývání mimo místo trvalého bydliště, ne déle než 1 rok, zpravidla ve volném čase za účelem rekreace, rozvoje poznání a spojení mezi lidmi.*“ [17, str. 11]

I nadále existují a budou existovat názorové rozdíly mezi teoretiky cestovního ruchu a UNWTO v oblasti definice, protože žádná z nich nedokáže vystihnout cestovní ruch v celé jeho šíři.

2.1.1. Druhy a formy cestovního ruchu

V odborné literatuře rozdělujeme cestovní ruch na **druhy** a **formy**. Obojí je určováno dle různých kritérií. Za formy cestovního ruchu se používá dělení podle místa na domácí či zahraniční cestovní ruch, dle času na dlouhodobý a krátkodobý, podle způsobu organizace na skupinový či individuální atd. Druhy cestovního ruchu jsou založeny na klasifikaci podle účelu neboli motivu či cílů.

Hesková (2006) rozděluje cestovní ruch z hlediska motivace účasti na něm na druhy: rekreační, sportovní, dobrodružný, myslivecký, rybářský, kulturní, náboženský, lázeňský, zdravotní kongresový a stimulační.

Foret (2001) uvádí dělení cestovního ruchu dle účelu na: rekreační, kulturně - poznávací, náboženský, vzdělávací, společenský, zdravotní (lázeňsko – léčebný), sportovní, poznávání přírody, dobrodružný, profesní, politický, nákupní a specifický.

Výkladový slovník cestovního ruchu (Pásková, Zelenka, 2012) používá klasifikaci z hlediska motivace návštěvníků na formy cestovního ruchu: tematický, rekreační, kulturní, kongresový, etnický, sportovní, poznávací, turistika, religiózní, krajanský a léčebný.

Další způsob klasifikace lze nalézt u Čertíka (2000), který rozlišuje cestovní ruch z hlediska uspokojení určitých potřeb na formy: rekreační, kulturně – poznávací, lázeňsko – léčebný, sportovně – rekreační, seniorský, mládežnický, venkovský, náboženský, dobrodružný, nákupní a další.

V reálném případě není jednota v tom, co je považováno za druh a formu cestovního ruchu. Dochází tak k překrývání hledisek, z nichž první zohledňuje motiv účasti na cestovním ruchu (formy), a druhý zohledňuje jevový průběh cestovního ruchu a způsob jeho realizace na různých podmínkách (druhy). [11]

2.2. VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ

Z důvodu různých interpretací jednotlivých pojmů je důležité tyto pojmy vymežit a upřesnit.

Cestovní ruch (= tourism)

definuje UNWTO jako aktivitu založenou na přemísťování osob na omezenou dobu, ne delší než rok, a cílem cestovatele není výdělečná činnost. Z čehož se dá usoudit, že se nejedná o cesty za prací, o dlouhodobou migraci či cesty v rámci bydliště. [21]

Kulturní atraktivita (= cultural attraction)

je dle Páskové (2012) typ atraktivity cestovního ruchu založeném na kulturním dědictví, minulých a současných tradicích, kultuře obyvatel a destinaci cestovního ruchu. Za kulturní atraktivitu mohou být považovány hrady, zámky, městské památkové rezervace, městská historická centra, architektura, kulturní akce a stálé expozice, lidové slavnosti, muzea, galerie, technické památky, festivaly, koncerty, výstavy aj.

Bariéra (= barrier)

Bariérou rozumíme jakoukoli překážku bránící nám dostat se k vytyčenému cíli. Bariéru definuje Hartl, Hartlová (2000) jako překážku, neboli zábranu, která může být fyzické podoby, zvuková či architektonická anebo může být součástí psychiky člověka, popřípadě v uspořádání organizace či společnosti.

Dnešní společnost se snaží tyto překážky, ať už fyzické či psychické, překonávat, zmenšovat nebo zcela odstraňovat.

Tělesné postižení (= physical disability, handicap)

Definice tělesně postižené osoby podle Průchy, Walterové, Mareše zní takto: „Osoba postižená defekty pohybového ústrojí a nosného ústrojí (kostí, kloubů, svalů aj.) nebo poruchou či poškozením nervového ústrojí, jestliže se projevuje porušenou hybností, ať už jde o celkové nebo částečné omezení hybnosti, které jim způsobuje velké obtíže v běžných činnostech ve škole i v denním životě. Ke zmírnění poruch hybnosti slouží některé speciální pomůcky, např. invalidní vozík, protézy“. [19, str. 247]

Vozíčkář (= wheelchair user)

Lze jen těžko najít odpovídající definici pro vozíčkáře, a to z důvodu různých příčin ochrnutí, jako jsou nemoci, následky úrazů nebo důsledky stárnutí.

Kábele představuje vozíčkáře jako „jednu ze skupin specificky těžce postižených lidí, jež jsou osoby s trvalým ochrnutím dolních končetin, tj. lidé odkázáni na život v invalidním vozíku.“ [13, str. 5]

Pro účely této bakalářské práce budu považovat za vozíčkáře osobu používající ortopedický vozík.

2.3. STRUČNÁ KLASIFIKACE PORUCH A STUPNĚ POSTIŽENÍ VOZÍČKÁŘŮ

Lidé na vozíku mají stejnou niterní potřebu cestovat jako lidé bez pohybového omezení. Zdravotním postižením však život nekončí. Naší povinností je vytvořit těmto lidem stejné podmínky při výběru atraktivní destinace nebo turistického cíle jako ostatním lidem, kteří si také nevybírají místa jen na základě přístupnosti. Skupina těchto lidí však není stejnorodá. Je proto nutné se blíže seznámit s typy poruch, kterými tito lidé trpí, a charakterizovat je. Hybné a tělesné poruchy jsou dle Hájkové (2006):

2.3.1. Centrální poruchy hybnosti

Původ těchto poruch spočívá v poškození centrálního nervového systému, tj. mozku nebo míchy. K tomuto poškození dochází během nitroděložního vývoje, během porodu či krátce po něm. Nejznámější z těchto poruch je dětská mozková obrna,

která zaujímá ústřední postavení mezi centrálními poruchami s trvalými, celoživotními důsledky pro hybnost postižených osob.

2.3.2. Poruchy hybnosti důsledkem onemocnění

Osoby stížené cévními mozkovými příhodami či trpící dětskou mozkovou obrnou mohou být zasaženy poruchou svalového napětí. V důsledku této diagnózy mohou, i po odeznění akutního stádia spojeného se ztrátou hybnosti, svalovou dystonií, snížení vitálních reflexů a neschopností komunikovat s okolím, přetrvávat problémy s volnými pohyby, s artikulací, s poruchou myšlení, s pamětí, s psychickými problémy aj.

U jedinců trpících progresivním nervosvalovým onemocněním dochází ke ztrátě motorických schopností. U některých osob zase dochází vzhledem k progresivní svalové dystrofii k úbytku svalové tkáně a k jejímu postupnému nahrazování vazivem a tukem, je omezena funkčnost dýchacích svalů, které vedou k respiračním problémům a postupně i ke smrti udušením. Jde o skupinu lidí, kteří jsou těžce postiženi a v mnohém odkázáni na pomoc druhých.

Nejčastěji zmiňovanými příklady těchto nemocí jsou roztroušená skleróza, chronické neurologické onemocnění či Parkinsonova choroba, projevující se poruchou svalového napětí a volných pohybů, doprovázená klidovým třesem (tremor).

2.3.3. Získané poruchy hybnosti

Příčinou získané poruchy hybnosti může být poúrazový stav mozku či míchy, poúrazová ztráta končetiny nebo její části, poúrazová deformita těla či tělesné části. Nejčastější úrazy jsou způsobeny při dopravních nehodách, při zasažení elektrickým proudem, střelným zraněním a při výbuchu munice ve válečných konfliktech. Velký počet tvoří skupina s míšní poruchou vzniklou postižením páteře po skoku do vody s neznámou hloubkou.

Ať už se jedná o úrazová poškození mozku, úrazová postižení periferních nervů nebo poúrazová ztrátová postižení, následky těchto zranění i při soustavné péči a rehabilitaci zcela ovlivní kvalitu celého života jedince. A jelikož mícha nemá schopnost regenerace, bývají tato poškození nevratná.

2.3.4. Malformovaný zevnějšek

Termín malformace je odvozen od „malus“ (= špatný) a forma (= tvar). V případě malformace je porucha tvaru vrozená, tedy bývá způsobena tzv. vrozenou vývojovou vadou. Porucha tvaru či velikosti se může týkat lebky i páteře, trupu v oblasti hrudní, bederní a křížové a všech končetin.

V současné době je však plastická chirurgie natolik pokroková, že dokáže nahrazovat či doplňovat chybějící části těla implantáty. Téměř vždy je potřeba tuto péči doprovodit péčí psychologickou a terapeutickou.

2.4. PŘÍSTUP K OSOBÁM S POSTIŽENÍM A JEJICH POTŘEBY

Vidět svět z perspektivy vozíčkáře si málokdo dokáže představit. Lidé s tělesným postižením představují různorodé skupiny, které však spojuje jedna společná vlastnost, a to neschopnost samostatně se pohybovat.

V posledních letech se problémy postižených osob dostávají do popředí zájmu společnosti. Začíná se projevovat snaha o zapojení těchto osob do pracovního a společenského života. Potřeby a přání tělesně postižených lidí jsou shodné s potřebami a tužbami zdravých lidí. Je důležité, aby přístup k tělesně postiženým lidem respektoval základní myšlenku, že tito lidé musí dostat příležitost k utváření normálního způsobu života, do takové míry, která se co nejvíce blíží k možnostem zdravého člověka. [13]

Proto komunikovat s tělesně postiženým člověkem musíme stejně jako se zdravým klientem, ovšem měli bychom brát ohled na stupeň jeho postižení z hlediska nabízených služeb cestovního ruchu.

Existuje různorodá skupina osob s tělesným postižením, a proto lze tyto osoby rozdělit dle stupně postižení do několika skupin.

První skupinu tvoří klienti s lehčím postižením hybnosti, s mírně zhoršenou orientací a lehce narušenou komunikační schopností. Tyto osoby vyžadují soustavnou rehabilitaci a péči, ale neomezují je v životních aktivitách, nemají problémy v komunikaci s okolím. Služby, které jim v cestovním ruchu, hotelnictví a gastronomii nabízíme, mohou mít standardní průběh a charakter.

Druhou skupinou jsou osoby s těžším postižením nosného a hybného aparátu a s dalšími obtížemi. Takto postižené osoby jsou závislé na pomoci průvodců a blízkých osob. Tito lidé zůstávají v péči rodiny a to i v době dospělosti. Jejich závislost nemusí být jen formální, nýbrž i citová nebo ekonomická. Cestování je obohacujícím prvkem pro všechny lidi, u postižených osob může pak mít i zpětnou vazbu a příležitost nejen k poznání, ale i k osamostatnění se.

Třetí skupinu, tedy poslední, tvoří osoby s progresivními nervosvalovými onemocněními, těžkými poruchami hybnosti, s poúrazovými stavy nervového a hybného systému, s kombinací tělesného a smyslového onemocnění apod. Životní aktivity klientů s omezením mohou vést, dle rozsahu a dlouhodobosti omezení, ke ztrátám sociálních kontaktů a běžných příležitostí v cestování a turistice. Obvykle potřebují částečnou pomoc v každodenních situacích, většinou ve formě osobních asistencí (při jídle, osobní hygieně, apod.) Volný čas u těchto klientů je omezen z důvodů dodržování režimových opatření, které předchází náhlým příhodám (epileptickým či jiným záchvatům) nebo nutností absolvovat rehabilitační procedury. [5]

Tito lidé se musí vypořádat nejen s fyzickými, ale i s psychickými bariérami, které znehodnocují kvalitu poskytovaných služeb. Mnohé z těchto překážek mohou být překonávány za pomoci technických pomůcek i za účasti fyzické asistence, tedy za pomoci druhé osoby.

Jonášková (2006) ve své publikaci uvádí, že integrace fyzicky handicapovaných osob do společnosti závisí na úrovni sociální a materiálně technické vybavenosti prostředí, ve kterém žijí. Lidem s poruchou hybnosti napomáhá medicínsko-technický obor, ortopedická protetika. Ta se může členit z hlediska druhu a účelu na:

- protetometrii, jež získává a shromažďuje podklady pro konstrukci, výrobu a aplikaci všech druhů ortopedických pomůcek,
- protetiku vlastní, ta se snaží o náhradu ztracené části těla i ztracené pohybové funkce (patří sem protézy horních a dolních končetin),
- ortotetiku, jež se zabývá léčebným efektem ortéz,

- epitetiku, která se zabývá epitézami, náhradami ztracených, nevyvinutých či atrofovaných částí končetin a trupu,
- calceotiku zabývající se speciální obuví, která je určena pro úpravu patologicky změněné nohy,
- adiuvantiku, jež usnadňuje a umožňuje osobám s poruchou hybnosti provádět běžné, ale i specializované úkony (příkladem jsou madla, hůl, berle, chodítka, rehabilitační kočárky, ortopedické vozíky aj).

Usnadnit pohyb člověku s poruchou hybnosti lze více prostředky, jednou z možností je vozík, pomocí něhož se tyto lidé mohou volně pohybovat. Současný trh nabízí širokou škálu ortopedických vozíků pro uživatele odlišného věku a s různou poruchou mobility.

„Ortopedický vozík (= wheelchair) dříve označovaný jako invalidní vozík, by měl splňovat náležité parametry z hlediska věku, účelu, obsluhy, pohonu, stupně i druhu poruchy hybnosti a edukačního zaměření“. [20, str. 242]

Jonášková (2006) rozlišuje vozíky pro děti a pro dospělé. Podle účelu jeho použití je lze rozdělit na vozíky standardní a speciální, tj. sportovní a sanitární, vozíky s vlastní obsluhou samotného uživatele a vozíky transportní, tedy přepravní, které vyžaduje nutnost další obsluhující osoby.

Podle pohonu se vozíky dají dělit na mechanické a elektrické, dle konstrukce mohou být skládací a neskádací. Takové zařízení je schopen uživatel ovládat vlastními silami nebo je nutná asistence druhé osoby.

Pro oblast cestovního ruchu můžeme v této práci vynechat vozíky sportovní a sanitární a dále se již zabývat jen všeobecným rozdělením dle pohonu.

U mechanických vozíků jde především o základní rozdělení na vozíky s pohonem na velká zadní nebo přední kola. Prvně jmenované jsou vhodnější na delší vzdálenosti a větší rychlost v přímém směru, na snadnější překonávání překážek a pohodlnější dvoustanné nasedání, na stabilitu a manévrování je vhodnější vozík s velkými předními koly.

Další typy mechanického pohonu u vozíku jsou již pro těžší omezení nebo pro omezení spočívající v ovládání pomocí orto-pomůcek nebo s nemožností využívat obě ruce, popř. nedostatek síly pro ovládání výše uvedených vozíků.

Jde zejména o pohony jednostranné, ovládané pákou a pedálem a pákovým ovládáním pro jednu paži. Posledně jmenovaný s pákovým ovládáním není příliš vhodný pro tělovýchovný proces, tedy pro sportovní aktivity, neboť páky a pedály překáží při požadovaných činnostech.

Elektrické vozíky mají větší hmotnost a jsou přizpůsobeny pro ovládání zbytkovou silou. Jsou ovládány tzv. joysticků nebo světelných displejů. Ovládání může být na obou opěrkách nebo uprostřed na stolku. Pro těžší nebo jiné postižení lze ovládání umístit dle potřeby prakticky kamkoliv. Stejně tak lze vozíky různě, dle potřeby, sklápat. Jsou vhodné pro interiér stejně jako pro exteriér.

Polohovací vozíky jsou mechanické i elektrické. Jsou vhodné tam, kde je vyžadována stabilizace trupu a polohování. Nevýhodou je větší váha a obtížnější manévrování. Další typy vozíků mohou být různě speciální a v této práci není potřeba se jimi zabývat.[20]

V každé kulturní a vyspělé společnosti by mělo existovat bezbariérové prostředí, tedy prostředí, které je z hlediska pohybu a orientace vhodné pro každého bez rozdílu. Někdo, kdo nemá ve svém okolí osobu s handicapem, může mít poněkud zkreslenou představu anebo žádnou. Je nutné si uvědomit, že ve společnosti existují bariéry dvojího druhu - **fyzické a psychické**. [3]

Psychické bariéry vznikající ve společnosti díky nevědomosti nebo ignorováním problémů lidí na první pohled lišících se od člověka zdravého. Mezi fyzické bariéry patří zejména bariéry architektonické. Tyto znesnadňují pohyb osob s tělesným postižením v prostorách hotelových objektů, nádražních halách, na nástupištích, v informačních centrech a po dopravních trasách.[5]

Je nesnadné uvědomit si, že dokud budou mezi lidmi bariéry psychické, dokud společnost nepochopí, že její nedílnou součástí jsou i lidé s handicapem, odstraňování bariér architektonických bude o to složitější. [3]

Základním problémem pohybu jakkoliv postiženého člověka v prostoru je potřeba dobré orientace v něm. To znamená, že tyto osoby potřebují mít splněny základní podmínky přístupnosti vnitřního a vnějšího prostoru, potřebují větší manipulační prostor a orientační body.

Výše uvedené je shromážděno a doporučeno v různých publikacích (např. *“Projektujeme bez bariér“*, autor Ing. arch. Filipiová) a v závazných normách. Tyto jdou napříč spektrem uživatelských prostor zcela běžně dostupných lidem bez postižení, ovšem bez nutných úprav obtížně přístupných nebo až zcela nepřístupných lidem s postižením.

Přístup odborně zainteresovaných stran k problému, se v průběhu minulých let naštěstí pozitivně mění, a tak se dnes komerční a bytové stavby bez bezbariérových úprav prakticky nemůžou zrealizovat. Úpravy různého rozsahu se týkají přístupových cest, přístupových komunikací, parkovacích míst, nájezdních ramp, dveří budov, zádveří, chodeb, schodišť, skleněných výplní dveří, výtahů a sociálních zařízení pro tělesně postižené. Neuzpůsobují se jen roviny, šířky, sklony a různá speciální označení, ale i výšky zařizovacích předmětů a nábytku. Vše se děje na základě např. souhrnu parametrů vozíků. Nejmenší manévrovací plocha pro vozík je 1200 mm x 1500 mm.

U lidí pohybujících se na ortopedickém vozíku je potřeba mít na mysli, že jejich úroveň pohledu je také snížena. Na tento fakt se zapomíná při instalaci výstav, umístování informačních tabulí a jiných. [5]

2.5. PŘÍSTUPNÝ CESTOVNÍ RUCH

Přístupný cestovní ruch poukazuje na potřeby lidí se zdravotním postižením, kteří mají tendence cestovat stejně jako lidé ostatní. Rádi by si vyhledávali destinace, které jsou pro ně atraktivní a ne jen destinace dle toho, zda jsou přístupné či ne.

Provozovatelé cestovního ruchu však potřeby a přání těchto lidí takřka ignorují. Přitom jsou lidé se specifickými potřebami velmi zajímavými zákazníky, a to z důvodu toho, že většinou tito lidé necestují sami, jezdí ve skupinách nebo v přítomnosti doprovodu. Tím se násobí nejen počet zákazníků, ale navíc i velikost zisku. Navíc lidem vyžadujícím bezbariérový přístup nevádí cestovat mimo hlavní sezónu, mohou tak

naplnit kapacity zařízení mimo letní a zimní období. Spokojenost se službami dokážou tito zákazníci ocenit návratem do dané destinace i v následujících letech.

Úmluva OSN z roku 2006 o ochraně práv zdravotně postižených osob zajistila mezinárodní zajištění lidských práv hendikepovaných osob a stala se inspirací pro zásadní změny v evropské a celosvětové společnosti, týkající se chápání a přijímání lidské rozmanitosti. Stále více můžeme sledovat principy vzájemného respektu a vzájemné závislosti mezi lidmi.

Přístupný cestovní ruch si klade za cíl umožnit a zpříjemnit zážitky z cest co nejširšímu spektru návštěvníků. Pochopení rozmanitosti je klíčem k vytvoření fungující a důvěryhodné bezbariérové destinace produktů nebo partnerství poskytovatelů služeb. Důležitým krokem je umožnění komunikace mezi zákazníky a poskytovateli služeb a propojení aktérů působících v cestovním ruchu do sítí. Tyto vazby musí jít napříč regiony či zeměmi, podnikateli, úřady a neziskovými organizacemi.

V roce 2006 vedla tato myšlenka k založení sítě ENAT, jako trvalého evropského prvku sdílení informací a rozvoj přístupného cestovního ruchu nejen v EU. V poslední době tato síť pracovala s partnery na projektu ATHENA na cestách, která představuje fórum pro komunikaci mezi českými a evropskými organizacemi. Ukazuje důvody a způsoby uplatnění přístupného cestovního ruchu, jeho potenciálu v oblasti regionálního rozvoje a přímých přínosů pro turisty, pro něž je přístupnost nezbytná.

Cestovní ruch pro všechny je někdy nepřesně označován jako sociální cestovní ruch nebo přístupný (bezbariérový) cestovní ruch. Usiluje o vyváření přístupných turistických destinací a produktů za cenu přijímání opatření, která umožňují cestování a plnohodnotné využívání služeb všem skupinám potencionálních zákazníků bez ohledu na jejich ekonomickou situaci.

Přístupný cestovní ruch se zaměřuje na poskytovatele služeb a jiné aktéry podporující rozvoj cestovního ruchu. Obsahuje všechny iniciativy, které zvyšují přístupnost zařízení a služby všech destinací umožňujících potencionálním zákazníkům jejich pohodlné a bezpečné využívání bez závislosti na cizí pomoci či bez nutnosti dodatečných úprav.

Cílem přístupného cestovního ruchu není vytváření služeb nebo zařízení pro určité skupiny zákazníků, ale odstraňování překážek, které komplikují těmto skupinám cestování. [23]

3. KULTURNÍ CESTOVNÍ RUCH

Kulturní cestovní ruch je typ turismu vyznačující se zaměřením na různé druhy kultury v navštívené zemi či oblasti. Patří mezi ně vzdělávací, studijní, umělecké, archeologické, hudební, literární, divadelní, lidové, operní zájezdy či festivaly a jiné kulturní akce. Tento typ cestovního ruchu zaujímá důležité místo v systému a struktuře turistického průmyslu, jako specifická forma a produkt turismu.

Podle Páskové, Zelenky (2012) je kulturní cestovní ruch forma cestovního ruchu, jejíž účastníci jsou motivováni především možností poznávání kulturního dědictví, kultury dané země a jejich rezidentů, kde cílem návštěvníků jsou kulturní atraktivity, zejména historické stavby.

Kulturní atraktivita je pak definována jako typ atraktivity cestovního ruchu, založený na historickém kulturním dědictví, minulých a současných tradicích obyvatel dané destinace.

Kulturní cestovní ruch můžeme rozdělit na primární a sekundární kulturní cestovní ruch. Základní motivací účastníků **primárního kulturního cestovního ruchu** je účast na kulturní události, poznávání cizí kultury, zvyků, způsobu života. Cílem účastníků **sekundárního kulturního cestovního ruchu** není účast na kulturních událostech, ale lze ji vymezit jako formu turistiky či cestování, jednoznačně zaměřené na jiné formy odpočinku či aktivity než uspokojování kulturních potřeb a zároveň lze říci, že poznání kultury a účasti na ní jsou určitým prvkem cesty. Jako příklad může sloužit pobytový zájezd v přímořské oblasti, kde v daném termínu probíhají místní folklorní slavnosti. [14]

Obecně lze říci, že kulturní cestovní ruch s sebou přináší pozitivní i negativní dopady. Mezi pozitivní efekty patří zaměstnanost místních obyvatel, přísun financí pro ochranu, rekonstrukci a s ním spojený rozvoj infrastruktury, kulturního a historického dědictví. Dále můžeme uvést posílení hrdosti, sounáležitosti a vlastní identity komunity či regionu, podporu porozumění mezi kulturami, udržování tradic a řemesel a další. Negativními dopady jsou poškozování památek, komercializace, ztráta autenticity a historické pravdivosti, narušování životního stylu místních lidí atd. Mezi další významný efekt patří protiklad mezi těmi, jimž cestovní ruch přináší značný zisk a mezi těmi, kteří z něj nemají žádný prospěch. [14]

Česká republika disponuje významnými zdroji kulturního a historického dědictví. Jednotlivé regiony či oblasti mají svůj osobitý folklór, zvyky a tradice. Podle Kesnera (2005) ekonomický přínos kulturního cestovního ruchu a z něj plynoucí zisk je v České republice dlouhodobě podceňován, přestože je v něm významný potenciál pro další rozvoj cestovního ruchu. Autor zastává názor, že přímý dopad masového turismu nepředstavuje zdaleka takové riziko jako nevratné ztráty na kulturně historickém dědictví způsobené zanedbanou údržbou a rozkrádáním památek. Dále poznamenává, že negativní vliv kulturního cestovního ruchu není v přímém fyzickém ohrožení účastníky, ale spíše v nesprávném vynakládání se zisky z něj plynoucích, které nebudou v dostatečné míře využívány k ochraně přírody, k záchraně a obnově památek.

Naše kulturní a přírodní dědictví jsou nenahraditelnými zdroji životní inspirace. Jsou majetkem všech lidí na celém světě bez ohledu na teritorium, ve kterém se nachází. I když je kultura a její dědictví vnímána jako neproduktivní odvětví, jako velký výdaj-břímě, je skutečnost přesně opačná. Měli bychom vidět kulturu jako nutný a morálně zavazující výdaj, dokázat vnímat kulturní dědictví, památky a sbírky, živé umění a tradice a kulturní průmysl jako jeden ze zdrojů sociálního a ekonomického rozvoje, jako formu kapitálu, který je možné zhodnocovat, jak se děje v řadě vyspělých států.

[14]

4. KULTURNÍ ŽIVOT V UHERSKÉM HRADIŠTI

Kulturní a společenský život v Uherském Hradišti je velmi bohatý. Na území města se pořádá celoročně mnoho akcí, které se konají v rozličných prostorách objektů, prostranstvích a parcích.

4.1. VYMEZENÍ ZKOUMANÉHO ÚZEMÍ

Uherské Hradiště patří mezi významná okresní města naší vlasti. Dějiny ukazují výjimečnost vývoje města, osvětlují jeho význam. Území, na kterém město vzniklo, patří k nejstarším sídelním oblastem u nás a nepochybně patřilo k jádru Velké Moravy, prvního státu, v němž vedle sebe žili předkové dnešních Čechů a Slováků.

4.1.1. Okres Uherské Hradiště

Okres Uherské Hradiště je součástí Zlínského kraje, který vznikl k 1. lednu 2000 jako jeden ze čtrnácti krajů České republiky. Nachází se v jeho jihozápadní části a sousedí se dvěma dalšími okresy Zlínského kraje – na severozápadě s kroměřížským a na severovýchodě se zlínským. Jihovýchodní hranice okresu je součástí hranice mezi Českou a Slovenskou republikou. Na jihozápadě je sousedem okres Hodonín, patřící do Jihomoravského kraje. Rozlohou 991 km² je druhým nejmenším okresem Zlínského kraje. Pokrývá 25 % jeho území.

Ve střední části Uherskohradištska se rozprostírá nížina Dolnomoravského úvalu, která přechází v podhorská pásma - na západě do Chřibského pohoří s nejvyšším vrcholem Brdo (587 m n. m.), na severovýchodě do území Vizovických vrchů a na jihovýchodě do nízkého předhoří Bílých Karpat s nejvyšším vrcholem Velkou Javořinou (970 m n. m.), který leží na moravskoslovenské hranici. Lesy pokrývají jen 30 % celkové plochy, na zemědělskou půdu připadá 58 %. Klimatická různorodost je dána členitostí terénu. Okres lze rozdělit na teplejší nížinnou část a chladnější část Bílých Karpat. Větší část území spadá do teplé oblasti, průměrná roční teplota se pohybuje v rozmezí 7 – 9 °C a dlouhodobý průměrný roční úhrn srážek činí 615 mm. Téměř celým územím okresu protéká řeka Morava, jejímž nejvýznamnějším přítokem je potok Olšava. Při těžbě štěrkopísku u Ostrožské Nové Vsi vznikla nádrž, která slouží mimo jiné i k zásobování vodou značné části okresu.

Uherskohradištsko nepatří k oblastem s nerostným bohatstvím. Těží se zde pouze štěrkopísky, cihlářské hlíny a kámen. Minerální vody se vyskytují ve východní

části okresu. Sirné vody jsou na celém okrese, ale k léčbě pohybového ústrojí a kožních chorob jsou využívány jen v lázních v Ostrožské Nové Vsi. Nížinná oblast kolem toku řeky Moravy je vhodná pro pěstování cukrovky, obilí, kukuřice, ovoce a zeleniny, nacházejí se zde ovocné sady a rozlehlé vinice. Kopcovitá východní i západní část okresu poskytuje dobré podmínky pro dobytkářství a pastevectví. V důsledku privatizace a restrukturalizace průmyslu, přibližně od poloviny 90. let, se začala měnit hospodářsky stabilní pozice okresu i celé východní Moravy. Územím prochází mezinárodní železniční trať a 525 km silnic. Dálniční a rychlostní komunikace jsou zatím jen v plánech budoucnosti. Lodní doprava po zrekonstruovaném Baťově plavebním kanále slouží v současnosti zejména vodní turistice, byť sílí hlasy pro obnovu Baťovi myšlenky na propojení plavební cesty Labe-Odra-Dunaj.

Uherskohradištsko je nazýváno krajem slunce a vína, je známé svou pohostinností, dochovanými lidovými tradicemi a také významnými kulturně-historickými památkami. Za ty je považován především komplex církevních staveb na Velehradě, který je poutním místem, hrad Buchlov, architektonický komplex barokního zámku v Buchlovicích a jedinečný Památník Velké Moravy ve Starém Městě, dokládajícím kulturu Velkomoravské říše, která již v 9. století ovládala střední Evropu. Návštěvníci okresu mohou navštívit také Slovácké letecké muzeum v Kunovicích anebo skanzen na Modré s nově vybudovanou, přilehlou expozicí s názvem Živá voda, s podvodním skleněným tunelem.

Oblast Slovácka se z národopisného hlediska dělí na Hornácko, což je horská oblast moravských Kopanic v okolí Starého Hrozenkova, luhačovického Zálesí, které je přechodem mezi Slováckem a Valašskem a Dolňácko, což je nížinatá oblast v Pomoraví. Dochovanými lidovými tradicemi jsou například Fašank ve Strání, Jízda Králů ve Vlčnově nebo Kopaničářské slavnosti ve Starém Hrozenkově. Rozsáhlá síť cyklostezek umožňuje poznat návštěvníkům nejen malebné okolí Baťova kanálu, ale i cestování za vínem nebo pohořím Chřibů, letní i zimní rekreaci nabízí území pod hřebenem Bílých Karpat. [29]

4.1.2. Historie Uherského Hradiště

Město Uherské Hradiště a jeho nejbližší okolí leží v úrodné oblasti středního pomoraví v severní části Dolnomoravského úvalu. Obklopeno pohořím Chřibů na západě, na východě Bílými Karpatami. Uherské Hradiště bylo založeno na strově,

na němž stála kaple sv. Jiří. Řeky Morava a Olšava tvořili od první poloviny 11. století jakousi přirozenou hranici moravské země. Tato povodí rovněž představoval přirozený komunikační kanál s okolními regiony. Zde procházela významná „uherská cesta“, která sloužila k obchodním stykům. [9]

Vedle obchodního spojení tvořila povodí také bránu nepřátelským vojenským vpádům do země. Zejména ve 13. století, kdy byl zvýšený tlak na Moravu způsobený kolonizací slovenského Pováží a kdy docházelo ke stále citelnějšímu odkrývání slabin ochrany pohraniční oblasti. Založení města bylo tedy podmíněno nutností vymezit pohraniční prostor a zpevnit jeho obranu. Neúspěch opěrných bodů na východě českého státu jako byl hrad Kunovice a velkomoravský Veligrad, dnešní Staré Město donutili panovníka hledat jiná řešení. Tyto opěrné složky a hrady Bzenec a Ostroh se nemohli nadále ubránit ničivým nájezdům Kumánů v roce 1253 a tak se v době vlády Přemysla Otakara II. začali panovníci více opírat o města místo hradů. Královská města se tak stávala hlavními správními středisky rozsáhlých oblastí.

Dle listiny z roku 1258 se Hradiště nazývalo Nový Velehrad, teprve ke konci 13. století se název upravil na Hradiště a až od 18. století se používá název Uherské Hradiště. Nově založené město se stalo postupem času nejvýznamnější vojenskou pevností na východní Moravě, s výhodným umístěním na hranici českého a uherského království. Osídleno bylo lidmi ze dvou sousedních tržních osad a to, z království Kunovic a Starého Města, z nichž každá byla vybavena zhruba obdélníkovým tržištěm. Původně byla náměstí označována jako náměstí Dolní, dnes Masarykovo a Horní, dnešní Mariánské. Hlavní spojovací ulicí byla Prostřední ulice, což se nezměnilo dodnes.

V průběhu staletí prodělalo město dlouhý a složitý vývoj, narušovaný neustálými nájezdy a boji s nepřáteli českého státu. Proto již od svého vzniku bylo Uherské Hradiště opevňováno obrannými systémy, které byly soustavně zdokonalovány. Největšího rozmachu dosáhlo město v 15. a 16. století, kdy mu byla udělena četná privilegia a výsady.

Za celou svou historii byla pevnost pouze jedenkrát obsazena cizími vojsky, stalo se tak v roce 1742 pruskými vojsky. Funkci pevnosti přestalo město plnit o čtyři desetiletí později, avšak ještě dlouho zůstávalo sevřeno ve svých hradbách.

K postupnému rozrůstání města vně hradeb došlo teprve v polovině 19. století. V té době plnilo město funkci správního, soudního, obchodního i kulturního centra regionu.

Ve 2. polovině 19. století národnostní vření a boj za český charakter podnítily vznik nejrozličnějších národně orientovaných spolků. V roce 1884 bylo v Uherském Hradišti založeno gymnázium jako první česká střední škola na Slovácku. Až do první světové války se bohatě rozvíjel kulturní život města, silně ovlivněný lidovou kulturou a tradicí. V tomto období byla postavena řada významných budov, město se dál stavebně rozvíjelo. I po roce 1918 zůstalo Uherské Hradiště především městem úřednickým, v němž se jen pomalu rozvíjel průmysl. [2]

Druhá světová válka způsobila městu značné škody. První poválečná léta se odehrávala ve snaze o urychlení odstranění válečných škod, způsobených na budovách i komunikacích. Obnova přinesla městu rozvíjející se průmysl, usilovalo se o výstavbu větších konzervářských, ale i strojírenských podniků a celkově o rozvoj hospodářského života ve městě. Připojením okolních obcí a nárůstu počtu obyvatel došlo k překotnému rozvoji bytové výstavby a k celkové změně podoby města. [12]

Po roce 1989 prohlédlo město do krásy, především jeho historické jádro a začala mizet šedivá jednotvárnost domů a ulic. Většina historických památek byla opravena a citlivě přizpůsobena potřebám moderní doby. Uherské Hradiště patří dnes k předním městům jihovýchodní Moravy s bohatým kulturním a společenským životem. [2]

4.2. TERÉNNÍ ŠETŘENÍ

4.2.1. Analýza vytyčené trasy s osobou se sníženou mobilitou

Se svým kamarádem jsem se pokusila projít mnou navrženou trasu. Inspirovala jsem se brožurou z Informačního centra v Uherském Hradišti, ve které nalezneme popis historie, pamětihodností města a okolní přírody prostřednictvím turistického okruhu. Okruh je označen červenou – bílou značkou složenou ze dvou trojúhelníků, dělí se na velký a malý okruh. S ohledem na mého kamaráda, který je od základní školy upoután na vozíčku, jsem si vybrala malý okruh, z něhož jsem si dále zvolila pár objektů, které jsme společně navštívili.



Zdroj: [41] vlastní úprava

4.2.2. Průvodce po kulturních atraktivitách a zhodnocení stavu a přístupnosti

V životě naší společnosti není stále dostatek prostoru pro vcítění se do situací, které musí v každodenním životě vozíčkář řešit. Jedná se především o to, jak málo je naše společnost informovaná o omezeních a bariérách, které však lze postupně odstraňovat či alespoň redukovat.

V této části bych se tedy pokusila stručně popsat historii jednotlivých budov a aspoň částečně nastínit problematiku vybraných objektů v Uherském Hradišti z hlediska jejich přístupnosti.

4.2.2.1. *Stručný průvodce historií jednotlivých objektů*

Masarykovo náměstí je jedním ze dvou historicky nejstarších náměstí ve městě. Vybudováno bylo v polovině 13. století obyvateli královské trhové vsi Kunovice. Původně neslo název Kunovské, později Dolní nebo Hlavní náměstí. Od roku 1900 se název změnil na náměstí Komenského, za císaře a krále Josefa I. to bylo náměstí Svobody, v 50. letech Gottwaldovo a od roku 1990 Masarykovo. [12]

Náměstí lemuje několik zajímavých budov. Jsou to především budovy Nové radnice, Kostela sv. Františka Xaverského, s přílehlou budovou Reduty a Jezuitské

koleje, budova Hotelu Slunce, Štanclova lékárna a důležitou je též budova pošty, z historického i architektonického pohledu ovšem nezajímavá.

Od poloviny 17. století vznikala na Masarykově náměstí **komplex jezuitských budov** v barokním slohu. Tento komplex tvoří bývalá jezuitská kolej, vybudovaná první, kostel sv. Františka Xaverského a naposled vystavená budova gymnázia, nynější Reduta pokrývající celou západní stranu náměstí. Autorem budov je pražský architekt italského původu Jan Dominik Orsi de Orsini.

Náměstí dominuje budova **kostela sv. Františka Xaverského**, která pochází z let 1670 – 1685. Autorem stavby je Jan Jeroným Canevalle. Budova se dvěma věžemi v průčelí je jednou ze staveb patřících do komplexu klášterních budov. V roce 1778 byl kostel převzat z rukou jezuitského řádu a předán do správy farního úřadu a prohlášen za farní.

Po povodních v roce 1997 byl kostel rekonstruován, bylo nutné odstranit škody a provést i náročnější statické úpravy. Opravena byla podlaha, jež se po povodních v přední části propadla a nakonec se stavební úpravy dotkly i střechy v letech 2006-2007.

Vedle stojící budova někdejšího jezuitského gymnázia, dnešní **Reduta**, s velkým dvorním atriem a uvnitř i divadelním sálem, je součástí barokního komplexu staveb. Postavena byla v letech 1724- 1729 jako poslední stavba tohoto komplexu. Zrušením jezuitského řádu budova připadla městu a až do počátku 20. století sloužila školám v Uherském Hradišti. Po dlouhou dobu na sebe Reduta poutala veškeré kulturní dění ve městě i regionu. Tato tradice byla přerušena vzhledem k havarijnímu stavu Reduty, která byla na dlouhou dobu uzavřena a opuštěna. Nyní objekt slouží znovu ke kulturním účelům a to od roku 2001, kdy byla dokončena úplná rekonstrukce budovy.

Z druhé strany kostela se nachází bývalá **Jezuitská kolej**. Je první stavbou na území města, která měla sloužit vzdělanosti a kultuře. Jde o barokní budovu s fasádou v klasicistním stylu po přestavbě z let 1654 - 1662. Kolej vznikla díky finanční podpoře šlechtičny Kateřiny Zoubkové ze Zdětína, jež řádu odkázala celý svůj majetek. Během staletí prošla stavba několika ničivými požáry.

Následně roku 1776 sloužila budova vojenským účelům, kdy zde sídlila městská posádka. Poté zde byly městem zřízeny byty pro chudinu, vojenská kasárna, městský

výbor a od 50. let 20. století sloužila budova k civilním účelům, povětšinou jako „Dům služeb“. V tomto období utrpěla budova, z hlediska stavby, značné škody.

V roce 2010 začala rozsáhlá rekonstrukce poničeného objektu, objekt se podařilo zrenovovat do roku 2012. Dnes je ve zrenovované budově jezuitské koleje informační turistické centrum, galerie historie města, prostor pro restauraci a uzavřené nádvoří atrium, na prvním podlaží pak expozice obrazů Joži Úprky.

Z čelního pohledu vlevo vedle kostela je budova **Nové Radnice**. Byla vystavěna na sklonku 19. století jako městská spořitelna na místě dvou starších měšťanských domů podle plánů brněnských architektů. Novorenesanční průčelí zdobí atlanti, mezi nimiž je umístěn znak města. V obřadní síni jsou dochované nástěnné malby od známého malíře Joži Úprky znázorňující založení města Přemyslem Otakarem II. a potvrzení privilegií města Jiřím z Poděbrad.

V době svého vzniku byla budova obdivovaným výrazem prosperity města, později však byla považována za hrubé narušení před prostoru osově komponovaného sousedního areálu jezuitského kláštera. Architektonicky působivá stavba z období historismu s hodnotnými dochovanými interiéry se dnes považuje za neodmyslitelnou součást náměstí. V roce 1997 byla dokončena její rekonstrukce včetně půdní vestavby.[12]

Přes celé náměstí naproti kostela je budova **Hotelu Slunce**. Je jedinou budovou ve městě postavenou v renesančním stylu a pochází z roku 1578. Původně náležela velehradskému klášteru a sloužila jako skladiště soli. V 19. a počátkem 20. století byl objekt několikrát přebudován, čímž byl setřen její původní renesanční ráz.

Vedle ní, přes ulici, je budova barokní **lékárny U Zlaté koruny**, dům č. p. 148 na Masarykově náměstí. Slouží svému účelu již od konce 17. století. Lékárna, a její vnitřní a vnější výzdoba, se řadí mezi nejkrásnější budovy v Uherském Hradišti. Majitelé lékárny, Antonie a Josef Stanclovi, zakoupili v roce 1883 i vedlejší dům. Původní podloubí bylo o rok později zastavěno, vznikl větší prostor a současně byl celý objekt sjednocen novorenesanční fasádou a vyzdoben sgrafity. Fasáda domu se v průběhu doby měnila, byla několikrát renovována.

Od lékárny se přesuneme do ulice Prostřední. **Prostřední ulice** nesla původně název Radniční, spojuje náměstí Masarykovo i Mariánské. Od nepaměti byla živou

obchodní tepnou, a patří i dnes k nejatraktivnější a nejvíce frekventované části pěší zóny. Dříve byla sídlem řemeslníků a obchodníků.

Ve středu ulice Prostřední nahlédneme do budovy **Staré radnice**, která patří k historicky cenným objektům Uherského Hradiště. Budova radnice, odkud bylo město spravováno, stojí uprostřed města mezi oběma náměstími. Rekonstrukce objektu začala již koncem 80. let minulého století a probíhala velmi pomalu. Navíc bylo zjištěno, že věž radnice je mírně vychýlená od osy směrem do Prostřední ulice, a to o 71cm. Celková rekonstrukce stavby byla dokončena v roce 1995.

Na Prostřední ulici dále navazuje **Mariánské náměstí**, které je druhým ze dvou historicky nejstarších náměstí ve městě. Zachovalo si svůj původní středověký obdélníkový půdorys, po jeho obvodě stály původně gotické domy, které byly po požáru v roce 1681 nahrazeny domy barokními. Náměstí plnilo funkci tržní, tj. obchodní a společenskou. Vybudováno bylo staroměstským obyvatelstvem. Za dob komunismu neslo název Rudé náměstí.

Dále bude následovat budova **Galerie Slováckého muzea**, která je součástí bývalých městských hradeb a byla postavena v letech 1721–1723 jako císařská vojenská zbrojnice na místě původní Červené věže. Věž sloužila jako skladiště střelného prachu a v roce 1695 vybuchla. Po zrušení hradištské pevnosti za Josefa II. sloužil objekt zbrojnice jako sklad, na počátku 19. století zde byla umístěna pošta, v druhé polovině 19. století se z budovy stala vojenská nemocnice a nakonec obydlí pro chudé lidi. Teprve na přelomu padesátých a šedesátých let se podařilo budovu zrekonstruovat pro účely Galerie Slováckého muzea. Radikální vnitřní úpravy umožnily vybudovat atraktivní kulturní zařízení a oživit objekt pro další kulturní aktivity města. Galerie Slováckého muzea nabízí návštěvníkům stálou expozici Umění jihovýchodní Moravy a ve třech výstavních sálech výstavy našich i zahraničních umělců.

Naše další kroky povedou k budově dnešního **Slováckého divadla**. Ta byla v roce 1909 zakoupěna Sokolem, jenž ještě v témže roce stavebně rozšířil sál. Divadlo vzniklo po osvobození v roce 1945 a zahájilo hrou Gabriely Preissové Její Pastorkyňa. V 60. letech 20. století se v souvislosti s otevřením nového divadla v Gottwaldově uvažovalo

o zrušení Slováckého divadla, což vyústilo k restrikci o 15 pracovníků a snížení státního příspěvku. Divadlo se tak stalo nejmenší zájezdovou scénou a jeho působnost se

rozšířila až na přelomu sezóny 1969/1970. V letech 1991/1992 proběhla generální rekonstrukce budovy divadla pod tehdejším zřizovatelem Okresního úřadu Uherského Hradiště, od roku 2003 Městem Uherské Hradiště.

Objekt **Františkánského kláštera** se začal budovat ke konci 15. století. Podíl na výstavbě má správce olomouckého biskupství Jan Filipec, jenž je pochován v klášterním kostele. Ještě před dokončením stavby kláštera byli mniši vyhoštěni z města a objekt byl opuštěn až do konce 16. století. Zvrat nastává v 17. století, kdy se františkáni vrací a pokračují v dostavbě budovy kláštera a kostela, a i přes nepříznivé události, jako byl požár a jiné přírodní pohromy, byl nakonec objekt počátkem 18. století dostaven.

Poté zamíříme k dnešní **Knihovně Bedřicha Beneše Buchlovana**. Někdejší synagoga představuje jedinou hmotnou památku židovské kultury v Uherském Hradišti. Bývalá židovská synagoga byla postavena v roce 1875 v románském slohu na okraji městského jádra, na rohu dnešní ulice Hradební a Krátké. Původně to byla stavba se sedlovou střechou s jednoduchými hladkými průčelími ozdobenými dekorativní římsou. Později, v roce 1904 byla stavba rozšířena a upravena o kupoli.

Ve čtyřicátých letech byla stavba vypálena a poté určena k demolici. Namísto zbourání byla po válce budova opravena pro potřeby veřejné knihovny, koncertní sál a klubovny pro Slováckou filharmonii aj. Knihovnu postihl znovu požár v roce 1966 a v roce 1997 vážně utrpěla při povodních. Celková rekonstrukce proběhla v letech 1998 až 2004, kdy byla obnovena i původní kupole stavby. Od roku 1999 slouží čtenářům Knihovny Bedřicha Beneše Buchlovana. Dnes je vnitřní prostor upraven o vřetenové schodiště, jež obepíná skleněný tubus výtahu, kterým je možné dostat se do prvního podlaží podkroví, kde je umístěno oddělení pro malé čtenáře.

A nakonec zamíříme k odlehlému **Slovácké muzeum** v Uherském Hradišti, jež patří k nejznámějším muzeím národopisné oblasti Slovácka i celé Moravy. Sídli v budově bývalého hostince Na Střelnici postaveného roku 1908. V roce 1919 byly výstavní prostory muzea zabrány pro vojenské účely, sbírky byly provizorně uskladněny. Teprve na konci 20. let zakoupila městská rada pro potřeby muzea budovu bývalého hostince a roku 1931 bylo Slovácké muzeu opět otevřeno.

Nová budova, postavená podle návrhu architekta prof. Bohuslava Fuchse, byla dokončena v roce 1942. Slováké muzeum od svého vzniku sehrává v kulturním dění Uherského Hradiště významnou roli. Je zde stálá expozice Slovácko se způsobem života a prací lidu na Slovácku a návštěvníci mohou zhlédnout také historické, národopisné, archeologické i vlastivědné výstavy.

4.2.2.2. Zhodnocení stavu přístupnosti jednotlivých objektů

Se svým kamarádem – vozičkářem jsme se rozhodli prověřit dostupnost výše jmenovaných budov v jednotlivých trasách. Trasy budu procházet s vozičkářem a pokusím se popsat jeho pocity a řešení situací do své práce. Společně navštívíme Masarykovo náměstí s historickými objekty, hlavní tepnu města- Prostřední ulici a v ní Starou Radnici, dále zamíříme přes Mariánské náměstí ke Galerii Slovákého muzea, ke Slovákému divadlu, klášteru Františkánů, navštívíme dnešní knihovnu Bedřicha Beneše Buchlovana a nakonec zavítáme do Slovákého muzea ve Smetanových sadech.

Všechny výše jmenované budovy prošli rekonstrukcí již po roce 1989, splňují tedy požadavky na dostupnost a obslužnost osob se zdravotním postižením, což v praxi (naštěstí dnes již zcela běžné) znamená, že do budov vedou přístupové rampy, jednotlivé budovy jsou pak vybaveny výtahem nebo plošinou na schodištích a samozřejmě i sociálním zařízením vyhovující nejprísnějším požadavkům dnešní doby.

V následujících řádcích se budu zabývat dostupností budov pro osoby se zdravotním postižením.

- ***Masarykovo náměstí***

Náměstí je přístupné pro pěší 6 směry, pro automobilovou dopravu je vjezd i výjezd ulicí kolem pošty, výjezd je pak možný ulicí Nádražní, kolem budovy Jezuitské koleje.

Masarykovo náměstí je díky vydláždění ne příliš vhodným pro pohyb vozičkářů. Již delší dobu se hovoří o rekonstrukci náměstí, nicméně v současnosti není přístupnost náměstí pro vozičkáře jednoduchá.

Povrch náměstí tvoří z větší části kamenná kostková dlažba různých rozměrů, při čemž největší kostky se nachází uprostřed náměstí. Cesta po obvodě je tvořena spíše menšími kostkami, zámkovou dlažbou a asfaltem a většinou právě tuto trasu vozičkář

zvolí jako méně náročnou pro vozík. Celé náměstí je rozčleněno na několik výškových úrovní oddělenými zvýšenými okraji, což také neusnadňuje vozíčkářům pohyb. Je potřeba také zmínit strukturu povrchu, která jak již bylo uvedeno, je z velké většiny ze sekaných žulových kostek, přes které se člověk na vozíku těžko dostává.

Bylo by vhodné poupravit povrch náměstí například pruhy z kamenné dlažby větších rozměrů jdoucích diagonálně přes náměstí tak, aby si i člověk na vozíku mohl zkrátit cestu skrze náměstí a nemusel jej celé objíždět po obvodu.

Pokud přijede osoba se zdravotním postižením (dále OZP) na náměstí, má možnost parkování jednak poblíž budovy pošty, kde se nachází 3 parkovací místa s příslušným rozměrem pro speciální potřeby vozíčkářů, dále pak mimo náměstí na parkovišti Klubu kultury nebo v přilehlých ulicích na vyhrazených místech.

○ *Hotel Slunce*

S mým kamarádem jsme započali naši cestu před budovou Hotelu Slunce, která je přístupná pro vozíčkáře. Povrch chodníku je z hladké živичné směsi, tzn. vhodný pro pohyb na vozíku. Objekt po rozsáhlé a zdařilé rekonstrukci dnes slouží jako hotel

s restaurací a obchodní pasáž Slunce. V budově je již pohodlně dostupné nejen přízemí, ale díky výtahu i horní část obchodní pasáže. Úprava povrchu v pasáži je z keramické dlažby, lehce sjízdná pro vozíčkáře.

○ *Nová Radnice*

Dalším cílem naší cesty bude budova Nové Radnice, která je bezbariérově přístupná. Pokud pomineme nejkratší, ale zcela nevhodnou trasu úhlopříčně přes náměstí, nejbližší je pak od hotelu Slunce trasa směrem doleva po chodníku až na, žulovými deskami, ukončenou ulici Havlíčkovou, která svým povrchem vhodně a hlavně bezbariérově spojí chodník čela náměstí s chodníkem na levé straně. Ten je tvořen asfaltovým povrchem, vede kolem budovy pošty, pak je přerušen ulicí s automobilovou dopravou a kostkovým povrchem.

Sjezdy a výjezdy na a z chodníků jsou dnes prakticky po celém středu města, takže problém začne až u samotné budovy. Pokud se chce vozíčkář dostat do budovy úřadu, musí přejet k zadnímu vchodu, kde je přístupná nájezdní rampa a zvonek sloužící

pro přivolání asistence. Uvnitř budovy se nachází dva výtahy, kterými je možno dostat se do příslušného patra.

○ *Reduta*

Budova Reduty je od radnice oddělena jen ulicí pro pěší, s poměrně náročným povrchem z kočičích hlav. Při vstupu do Reduty je nutno buď, nechat si otevřít vrata nebo, pokud jsou zavřeny, překonat vozíkem vyšší práh dveří.

Za vraty je pak již vydláždění s plochých kamenných dlažeb, uvnitř pak navazují dlažby keramické. Do patra se pak lze dostat schodišťovou plošinou po schodišti, které je společné pro budovu Reduty i Jezuitské koleje. Propojeny jsou i obě budovy na přízemí objektů.

○ *Kostel sv. Františka Xaverského*

Vstup do budovy kostela sv. Františka Xaverského je jen pár metrů od vstupu do Reduty. Do kostela lze vstoupit třemi dveřmi, ke kterým se vedou tři staré kamenné schody a tím je budova vozíčkářům bez cizí pomoci nepřístupná. Budova kostela je tedy jednou z mála budov, která není bezbariérově přístupná.

○ *Jezuitská kolej*

Vchod do Jezuitské koleje je z náměstí možný jen po schodech, pokud se chce dovnitř dostat vozíčkář, musí objet celou budovu po chodníku ulicí Nádražní a ze zadní strany je pak nově vybudován bezbariérový přístup. Ihned za vstupem jsou i sociální zařízení, včetně těch pro OZP. Do patra je pak možno vyjet plošinou, umístěnou na schodišti společném s budovou Reduty.

Abychom dostáli slibu vyzkoušení všech tras, k budově Jezuitské budovy se dá dostat i vydáním se doprava od Hotelu Slunce. Prošli jsme v poklidu kolem Stanclovi lékárny a po pravé straně Masarykova náměstí, minuli jsme Galerii Portál a dostali se postupně až k námi vytyčenému cíli, čímž byla Jezuitská kolej. Po celé pravé straně je chodník ze zámecké dlažby a je v celé trase bez větších problémů sjízdný. V rohu náměstí je pak nutno překonat frekventovanou vozovku ulice Nádražní odkud se dostáváme opět k zadnímu vchodu do Jezuitské koleje.

○ *Lékárna u Zlaté koruny (Stanclova lékárna)*

Lékárna se nachází hned vedle Hotelu Slunce, stačí překonat cestu tvořenou kostkami. Lékárna je v soukromém vlastnictví, je jen částečně bezbariérově přístupnou památkou. Do přízemí lékárny vede velký kamenný schod, který je vozičkář i bez pomoci schopen překonat. Vozičkáři mají tak možnost navštívit přízemí, kde mohou spatřit krásné nástropní fresky zpodobňující antické lékaře a lékárníky, jejichž autorem je Ignác Sadler.

● *Prostřední ulice*

Z Masarykova náměstí se vydáme skrze ulici Prostřední, která spojuje Masarykovo a Mariánské náměstí. Ulice je dlouhá asi 200 metrů a po obou stranách ji lemují větší či menší obchody. Povrch ulice tvoří zámková dlažba, která je po okrajích lemována drobnými kamennými kostkami. Pro člověka na vozíku je tento povrch sjízdný bez obtíží. Zhruba uprostřed ulice se nachází významná pamětihodnost – budova Staré radnice, kterou se chystáme také navštívit.

○ *Stará Radnice*

Dominantou budovy je radniční věž s hodinami po všech stranách věže. Procházejícího na první pohled zaujme její barokní portál, skrz jehož kovanou bránu se dostanete do chodby, kde jsou vchody do obchodů, schodiště do spodních a horních prostor restauračního sklepa a restaurace a dále vstup na dvorní atrium s kašnou.

Samotná budova je pro vozičkáře nepřístupná, bariéru tvoří strmé schodiště bez výtahu. Uvnitř najdeme vinárnu, obchod a vchod do hotelu Mlýnská. Atrium pak propojuje přes budovu VZP Prostřední a Františkánskou ulici. Oba vstupy na dvorní atrium a i ono samo je vydlážděno kamennými dlaždicemi, takže povrch je nadmíru vhodný a pro vozičkáře bez problému sjízdný.

● *Mariánské náměstí*

Mariánské náměstí navazuje na Prostřední ulici. Nejvýznamnějšími dominantami jsou Mariánský, nebo-li Morový sloup, sloup se sochou sv. Floriána a barokní kašna.

Povrch tvoří kostky velkých rozměrů, tzv. kočičí hlavy. Po obvodu je cesta pokryta zámkovou dlažbou. Pro vozíčkáře je tedy náměstí slušně sjízdné jen po obvodu, po chodnících kolem budov, jízda napříč náměstím je přece jen složitá.

- ***Objekty mimo náměstí***

- ***Galerie slováckého muzea***

Z Mariánského náměstí se přesuneme k budově Galerie sídlící ve výrazné červené budově tzv. Staré pošty. Přístup k budově je možný po chodníku, tvořeného z malých kamenných kostek. Vstup do Galerie je vydlážděn kamennými dlaždicemi.

Vchod do výstavních prostor je pak přístupný přes nájezdní rampu, odkud se pak lze dostat na nádvoří s kašnou, kde se pořádají kulturní akce a koncerty. Samotný přístup do horních prostor je možný moderním skleněným výtahem umístěným na nádvoří Galerie.

- ***Slovácké divadlo***

Od Galerie se vydáme směrem ke Slováckému divadlu. Projdeme Vodní ulicí k hlavní cestě, odkud se přes přechod dostaneme přímo k divadlu. Do budovy divadla se vozíčkář dostane pomocí nájezdové rampy, která mu umožní vstup do prvního podlaží.

Celé přízemí je bezbariérové, vozíčkář se dostane za pomoci nájezdových ploch do hlediště a k dispozici má samozřejmě i toalety, rovněž umístěné v přízemí. Bariérou pro vozíčkáře jsou schody vedoucí do prvního patra budovy, kde je balkon s místy na sezení. Na chodbách jsou většinou vystaveny obrazy či jiná umělecká díla, o jejichž zhlédnutí tak bohužel vozíčkář přichází.

- ***Františkánský klášter***

K budově kláštera se vydáme zpět přes přechod a zamíříme při hlavní cestě ke klášteru. Klášter je bezbariérově nepřístupný ze strany od silnice, překážkou jsou schody.

Vydáme se tedy průchodem vedoucím zpět na Mariánské náměstí. Povrch je z dřevěných větších kostek, uprostřed podchodu je Malá scéna Slováckého divadla, kde se ovšem bez pomoci vozíčkář nedostane. Za průchodem pokračuje asfaltová cesta a živичný povrch parkoviště, kolem ho lemuje zámecká dlažba na chodnících. Povrch

chodníku, kudy půjdeme, je tvořen zámeckou dlažbou, tudíž není problém dostat se na vozíku ke kostelu, který je součástí Františkánského kláštera.

Kostel je pro vozíčkáře přístupný, dovnitř vede cesta přes jeden kamenný schod, který je vozíčkář schopen překonat i bez asistence. Skrze kostel se dá bezbariérově dostat i na nádvoří kláštera.

○ ***Židovská synagoga (knihovna BBB)***

K dnešní knihovně půjdeme od Františkánského kostela, projdeme ulicí Františkánskou, na kterou pak po levé straně navazuje ulice Krátká, kde se nachází budova knihovny.

Přístup do nynější Knihovny BBB je do přízemí bezbariérový, uvnitř se vozíčkář může pohybovat bez větších problémů. Proskleným výtahem, který je uprostřed synagogy je možné dostat se do druhého patra, kde je umístěno oddělení novin, časopisů a hudebních nosičů a dále do podkroví určené pro malé čtenáře.

○ ***Slovácké muzeum***

Slovácké muzeum se nachází v parku za hlavní křižovatkou Uherského Hradiště. Od Knihovny Bedřicha Beneše Buchlovana se dá vydat několika směry, buď při hlavní cestě kolem autobusového nádraží až k hlavní křižovatce, anebo se dá projít přes ulici Hradební, kolem Palackého náměstí a Střední umělecko - průmyslové školy opět až k hlavní křižovatce. Cesta až ke křižovatce je po rovině, na povrchu z kostek, zámkové dlažby a živичné válcované drti - takže velmi dobře sjízdný. Po překonání křižovatky se lze pohodově dostat do parku ke vstupu do muzea.

Muzeum samotné je bezbariérové. Do přízemí vede pár schodů, vozíčkář tedy musí využít nájezdovou rampu umístěnou po levé straně budovy. Uvnitř budovy se už může člověk na vozíku pohybovat bez větších problémů, většina místností je z keramické dlažby, do patra se lze dostat pomocí výtahu.

4.2.3. SWOT analýza a vize města Uherského Hradiště v oblasti kultury

Obraz města, jeho kulturní a společenské dění bylo výrazně ovlivněno působením jezuitského řádu, významem města jako soudního a správního centra od konce 18. století a dobou v polovině 20. století, kdy na území města začaly působit velké průmyslové podniky. V Uherském Hradišti, a vlastně vůbec na Slovácku, je ukotvení vědomí smyslu kultury v tradicích obzvlášť silné. Tradice zde nezanikla pod náporom modernity, ale vznikala do nových zajímavých podob. V posledních letech se město stalo vyhledávaným pro zářijové krojované slavnosti vína.

Město Uherské Hradiště je kulturní město, s mnoha historickými okolnostmi a významnými památkami, s aktivním provozováním živé kultury a organizováním hodnotného kulturního života obyvateli města.

Silné stránky

- urbanistika města (existující městská památková zóna, zachovaný urbanismus historického jádra, zdařilé rekonstrukce budov),
- mimořádná kulturnost města a bohatost kulturního života,
- image města jako kulturního centra Slovácka,
- folkloristický ráz místní kultury (vliv na minulou i současnou živou kulturu, taneční a hudební skupiny, výtvarné umění, lidová a umělecká řemesla),
- aktivní účast obyvatel včetně mladší generace na kulturních, společenských a sportovních akcích,
- existence tradičních, regionálně, národně i mezinárodně významných akcí, schopnost je rozvíjet a schopnost připravovat zcela nové akce (Slovácké slavnosti vína, Letní filmová škola, Slavnosti bratrství Čechů a Slováků na Javořině, Kopaničářské slavnosti ve Starém Hrozenkově, Festival hudebních nástrojů a lidových muzik),
- existence významných kulturních institucí s přesahem do jiných regionů (Slovácké muzeum, Slovácké divadlo),

- dobré výsledky kulturních organizací při prosazování kultury a vytváření podmínek pro provozování kultury širokou veřejností (Klub kultury, Knihovna Bedřicha Beneše Buchlovana, Městská kina),
- velká tradice a počet spolků a sdružení,
- existence projektového a motivujícího financování (neinvestiční dotace neziskových a podnikatelských organizací přímo z rozpočtu města).

Slabé stránky

- nevyužitý potenciál uměleckých a lidových řemesel pro rozvoj cestovního ruchu (spolupráce se Slovákým muzeem, možnost dotací),
- rezervy ve využití činnosti a aktivit kulturních institucí, kulturně podnikajících subjektů a spolků, jejichž zřizovatelem není město (možnost projektového financování, fond kultury...),
- lepší systém v informovanosti o kulturních a společenských akcích, účinnější, obsáhlejší a nápaditější propagace akcí,
- objekty budov kulturních institucí v držení města mají zcela vytížené kapacity na hranici svých možností.

Příležitosti

- využívání silných stránek města v oblasti kultury pro tuzemský a mezinárodní cestovní ruch (propojení živé kultury s památkami),
- vybudování kulturně-turistické a sportovní atraktivity výrazně nadregionálního formátu, která bude přitahovat velké množství návštěvníků, bude fungovat celoročně a svým zaměřením bude naprosto jedinečná a typická pro celý region (fenomémem Velké Moravy – evropský potenciál, archeologická lokalita Sady, Velkomoravská cesta, cyklostezky...),
- přirozené středisko „Slovácka“, identifikující danou oblast a její tradice,
- existence Slovákého muzea na území města,

- definovat a využít potenciál uměleckých řemesel pro rozvoj cestovního ruchu a ekonomiku,
- zviditelnit Uherského Hradiště v evropském kontextu (Uherské Hradiště jako turistické centrum celé oblasti Slovácka),
- existence vysoké školy – impuls pro kulturu (zkušenosti z vysokoškolských měst ukazují, že studenti vysokých škol přinášejí nové podněty a objevují se nové kulturní aktivity, zejména v oblasti alternativní kultury, jsou více otevření podnětům, které přicházejí ze světa),
- zřízení Fondu kultury (v kraji i některých městech existuje kulturní fond, jeho finanční prostředky je možno převádět do dalších let, může být naplněn i z grantů, fond má přísná pravidla, návrhy připravuje umělecká rada, schvaluje rada města),
- využít potenciál uměleckého školství (SUPŠ, ZLŠU).

Hrozby

- zaměření kulturních aktivit a podpor jen do oblasti folkloristiky na úkor vyváženého rozvoje všech kulturních žánrů,
- zastavení investic do objektů kulturních institucí města (kapacity, opravy),
- kriminalita ve městě, která dosahuje jen v ulicích města více jak 40 % celkové kriminality města. [37]

5. ZÁVĚR

V závěru se pokusím zhodnotit prožité a odpozorované situace ve městě, jaké změny provést tak, aby bylo město co nejvíce bezbariérové, co je překážkou a co je překonatelné pro vozičkáře a nakonec uvedu návrhy řešení na stav ve městě.

Podstatným podmětem pro moji práci byl kamarád na vozíku, který se mnou velmi obětavě projel vytyčené trasy a upozorňoval mně na detaily a překážky, které běžný obyvatel města neřeší. Vidět město očima člověka na vozíku je velmi poučné.

Naše první kroky vedly přes Masarykovo náměstí, které je tvořeno žulovými kostkami (tzv. kočičí hlavy), která jsou velmi nevhodné pro vozík, nebo hrubou dlažbou. S tímto povrchem má vozičkář velké problémy a jeho překonávání mu vezme mnoho sil. Ideální povrchem by byla rovná, kamenná velkoformátová dlažba, kterou známe např. z evropských metropolí a která by umožnila vozičkáři zkrátit si cestu napříč náměstím. Povrch by byl z hladkého materiálu, takže by byl lehce sjízdný.

Prostřední ulice je vzhledem k použitým malým žulovým kostkám a zámkové dlažbě bezproblémový pro pohyb na vozíku. Na Prostřední ulici navazující Mariánské náměstí, má podobný povrch jako náměstí Masarykovo, opět se vozičkář není schopen dostat napříč náměstím, musí celou plochu objíždět dokola. Oboje náměstí mají funkci parkovišť s příjezdovou a odjezdovou silnicí k nim, z toho důvodu jsou po obvodě zhusta lemovány patníky, tedy další překážkou.

Poslední částí byla návštěva objektů mimo náměstí. Před námi byla Galerie slováckého muzea, Slovácké divadlo, Knihovna Bedřicha Beneše Buchlovana a poslední zastávkou bylo Slovácké Muzeum v Sadech. Ke všem budovám jsme se dostali ulicemi po chodnících s přijatelným povrchem, který můj kamarád snadno překonal.

Všechny mnou vybrané objekty, které jsem navštívila s mým kamarádem byly až na kostel sv. Františka Xaverského přístupné. Většina objektů měla nájezdové rampy, nebo plošiny, pomocí kterých bylo možné překonat schody, anebo byl k dispozici výtah. U Městského úřadu je navíc i zvonek na přivolání asistence úřadu. U kostelů se spoléhá spíš na deklarovanou pomoc bližním, jednoduchá nájezdová plošina by přístup do kostela udělala vozičkářům svobodnější.

Po cestě jsme narazili na několik problémů, kterým může být špatně umístěný velký deštník v restaurační zahradce, navíc v blízkosti stojanu na kola, nebo reklamní cedule a informační stojany, které zabírají části chodníků apod.

Na druhou stranu jsou na většině chodníků udělané sjezdy a nájezdy, u obchodů a restaurací je bezbariérový přístup. Celkově je město pro handicapované osoby spíše připravené dobře, chyby jdou spíše na vrub jednotlivým provozovatelům obchodů, restaurátérů a jde spíše o chyby dílčí. Pokud budeme chtít, jsou to problémy lehce odstranitelné.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

a) Knihy

- [1] ČERTÍK, Miroslav et al. *Cestovní ruch- vývoj, organizace a řízení*. Praha: OFF, s.r.o., 2001. 352 s. ISBN 80- 238- 6275-8.
- [2] ČOUPEK, Jiří et al. *Uherské Hradiště, královské město na řece Moravě*. Zlín: Grasp CZ, a. s., 2007. 490 s. ISBN 978- 80- 239- 987- 3.
- [3] FILIPOVÁ, Daniela. *Projektujeme bez bariér*. Praha: MPSV, 2002. ISBN 80- 86552- 18- 7.
- [4] FORET, Miroslav a Věra FORETOVÁ. *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. Praha: Grada, 2001. 178 s. ISBN 80- 247- 0207- X.
- [5] HÁJKOVÁ, V. et al. *Specifika pro handicapované klienty služeb cestovního ruchu*. Ministerstvo pro místní rozvoj, Praha, 56 s.
- [6] HARTL, Pavel a Helena HARTLOVÁ. *Psychologický slovník*. Praha: Portál, 2000. 774 s. ISBN 978-80-7367-569-1.
- [7] HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch- pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. Praha: Fortuna, 2006. 224 s. ISBN 80- 7168- 948- 3.
- [8] HORNER, Susan a John SWARBROOK. *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času*. Praha: Grada, 1996. 488 s. ISBN 80-247-0202-9.
- [9] HOSÁK, Ladislav a František JORDÁN et al. *Uherské Hradiště- dějiny města*. Brno: Blok, 1981. 632 s. ISBN 47- 014- 81.
- [10] INDROVÁ, Jarmila a Petr HOUŠKA a Zdenka PETRŮ. *Kvalita ve službách cestovního ruchu*. Praha: Oeconomica, 2011. 170 s. ISBN 978-80-245-1766-7.
- [11] INDROVÁ, Jarmila et al. *Cestovní ruch I*. Praha: Oeconomica, 2004. 114 s. ISBN 80-245-0799-4.

- [12] JANČÁŘ, Josef a Aleš HOLÝ a Petr TITZ. *Královské město Uherské Hradiště, obnova historického jádra 1990- 2000*. Uherské Hradiště: Studio 5, v.o.s., 2002. 202 s. ISBN 80-238-986-55.
- [13] KÁBELE, Josef. *Sport vozíčkářů*. Praha: Olympia, 1992. 196 s. ISBN 80-7033-233-6.
- [14] KESNER, Ladislav. *Marketing a management muzeí a památek*. Praha: Grada, 2005. 304 s. ISBN 978-80-247-6364-4.
- [15] LAWS, Eric. *Tourism Marketing- Service and Quality Management Perspectives*. London: Stanley Thornes Ltd, 1991. ISBN 0-7487-0428-0.
- [16] NEJDL, Karel. *Management destinace cestovního ruchu*. Praha: Walters Kluwer, 2011. 204 s. ISBN 978-80-7357-8.
- [17] ORIEŠKA, Ján. *Služby v cestovním ruchu*. Praha: Idea Servis, 2010. 405 s. ISBN 978-80-85970-685.
- [18] PÁSKOVÁ, Martina a ZELENKA Josef. *Cestovní ruch - Výkladový slovník*. 2.vyd. Praha: Linde, 2012. 776 s. ISBN 978-80-7201-880-2.
- [19] PRŮCHA, Jan a Eliška WALTEROVÁ a Jiří MAREŠ. *Pedagogický slovník*. 6. vyd. Praha: Portál, 2009. 400 s. ISBN 978-80-7367-647-6.
- [20] RENOTIÉROVÁ, Marie a Vlasta JONÁŠKOVÁ et al. *Speciální pedagogika*. UP Olomouc, 2003
- [21] RYGLOVÁ, Kateřina a Michal BURIAN a Ida VAJČNEROVÁ. *Cestovní ruch- Podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Praha: Grada, 2011. 216 s. ISBN 978-80-247-4039-3.
- [22] RYGLOVÁ, Kateřina. *Cestovní ruch- soubor studijních materiálů*. 3.vyd. Ostrava: Key, s r.o., 2009. 192 s. ISBN 978-80-7418-6.
- [23] ŠAGÁTOVÁ, Jarmila et al. *Athena na cestách: Přístupný cestovní ruch v kostce*. Třinec: Kazuist s r. o., 2010.: 28 s.
- [24] TITZL, Boris. *Postižený člověk ve společnosti*. Praha: Univerzita Karlova- Pedagogická fakulta, 2000. 250 s. ISBN 80- 86039-90-0.

b) Odborné časopisy

- [25] Central Office of Information. *Britain's Tourism Industry*. London: Foreign & Commonwealth Office, 1999.
- [26] FRINDTOVÁ, Eva a Gabriela BEN AHMED. *C.O.T. Business*. Praha: C.O.T. media s r.o, 2012. ISSN 1212- 4281.
- [27] RASTAN, Charlotte. *Britain's Health & Social Welfare Service*. London: Foreign & Commonwealth Office, 1999.

c) Internetové zdroje a ostatní

- [28] DOBRUSKÁ, Pavlína. *Cestovní ruch vozíčkářů v národních parcích Česka*. Praha, 2012. Bakalářská práce. Univerzita Karlova v Praze, Fakulta přírodovědecká, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje.
- [29] [www.czso.cz](http://www.czso.cz/xz/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_uherske_hradiste) [online]. [cit. 2013- 02- 17]. Dostupný z WWW: <http://www.czso.cz/xz/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_uherske_hradiste>.
- [30] www.project-athena.cz [online]. [cit. 2013]. Dostupný z WWW: <<http://project-athena.cz/o-projektu/tiskove-zpravy>>.
- [31] www.project-athena.cz [online]. [cit. 2013]. Dostupný z WWW: <<http://project-athena.cz/o-projektu/cestovani-podle-vas>>.
- [32] www.project-athena.cz [online]. [cit. 2013]. Dostupné z WWW: <<http://project-athena.cz/o-projektu/tiskove-zpravy/prvni-prirucka-o-bezbarierovem-cestovani-v-cr-motivuje-k-prosazovani-prist>>.
- [33] www.vozickar.com [online]. [cit. 2013]. Dostupné z WWW: <<http://vozickar.com/lide-uz-vi-jak-se-chovat-k-postizenym/>>.
- [34] www.vozickar.com [online]. [cit. 2013]. Dostupné z WWW: <<http://vozickar.com/mista-cinu-nebyvaji-bezbarierova/>>.

- [35] www.vozickar.com [online]. [cit. 2013]. Dostupné z WWW: <<http://vozickar.com/misto-4-minut-hodina-to-je-pro-vozickare-cesta-prahou/>>.
- [36] www.vozickar.com [online]. [cit. 2013]. Dostupné z WWW: <<http://vozickar.com/sluzby-cestovniho-ruchu-nejsou-pristupne/>>.
- [37] www.knihovnabbb.cz [online]. [cit. 2013- 04- 16]. Dostupné z WWW: <http://www.knihovnabbb.cz/files/ke_stazeni/koncepce_rozvoje_kultury_v_uh.pdf>.
- [38] www.gis.mesto-uh.cz [online]. [cit. 2013- 04- 15]. Dostupné z WWW: <http://gis.mesto-uh.cz/tms/mu_uh_verejna_prostranstvi_a/index.php#c=-537662%252C-1180968&z=6&l=muuh_zab&p=&>.
- [39] www.google.cz [online]. [cit. 2013-04-18]. Dostupné z WWW: <http://www.google.cz/imgres?client=opera&hs=wRo&channel=suggest&biw=1333&bih=667&tbm=isch&tbnid=j5TRI41_u4RpTM:&imgrefurl=http://www.ilmodo.cz/cz/mapy/mapy.html&docid=q7wqtS5IbmXAJM&imgurl=http://www.ilmodo.cz/image/nakres_cz.jpg&w=442&h=332&ei=_NhvUZOqLOq24ASuyICQCA&zoom=1&ved=1t:3588,r:30,s:0,i:181&iact=rc&dur=340&page=2&tbnh=172&tbnw=228&start=17&ndsp=21&tx=109&ty=81>.
- [40] www.mesto-uh.cz [online]. [cit. 2013- 04-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.mesto-uh.cz/Articles/31755-2-Mestsky+turisticky+okruh.aspx>>.
- [41] www.gis.mesto-uh.cz [online]. [cit. 2013- 04-18]. Dostupné z WWW: <http://gis.mesto-uh.cz/tms/mu_uh_verejna_prostranstvi_a/index.php#c=-537646%252C-1180934&z=6&l=muuh_zab&p=&>.
- [42] www.slovackemuzeum.cz [online]. [cit. 2013- 04-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.slovackemuzeum.cz/doc/75/>>.

SEZNAM ZKRATEK

CR	Cestovní ruch
ENAT	European Network for Accessible Tourism (Evropská organizace pro přístupný CR)
EU	Evropská unie
OZP	Osoba zdravotně postižená
SUPŠ	Střední umělecko-průmyslová škola
SWOT	Strenghts (silné stránky), weakneses (slabé stránky), oportunities (příležitosti), threats (ohrožení)
OSN	Organizace spojených národů
WC	Water closet
WTO (UNWTO)	Světová organizace cestovního ruchu
ZLŠU	Základní lidová škola umění

PROHLÁŠENÍ O VYUŽITÍ VÝSLEDKŮ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- беру на ве́домі, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB – TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, bakalářskou práci užít (§35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB – TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB – TUO;
- bylo sjednáno, že VŠB – TUO, v případě zájmu z její strany, uzavře licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB – TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB – TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Uherském Hradišti dne 10.5.2013

.....*Olga Chládková*.....

Podpis studenta

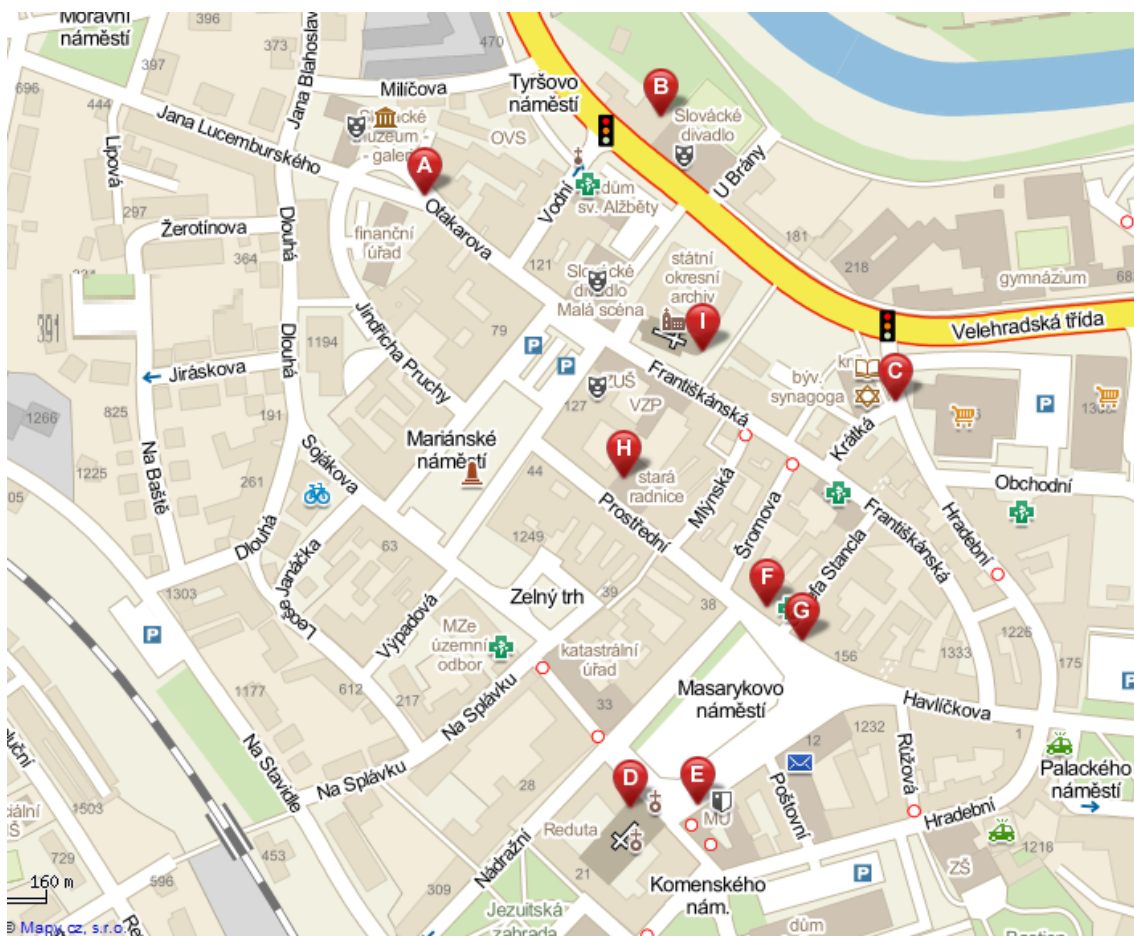
PŘÍLOHY

Příloha č. 1 Mapa Uherského Hradiště s vyznačenými objekty

Příloha č. 2 Seznam obrázků

Příloha č. 1

Mapa Uherského Hradiště s vyznačenými objekty



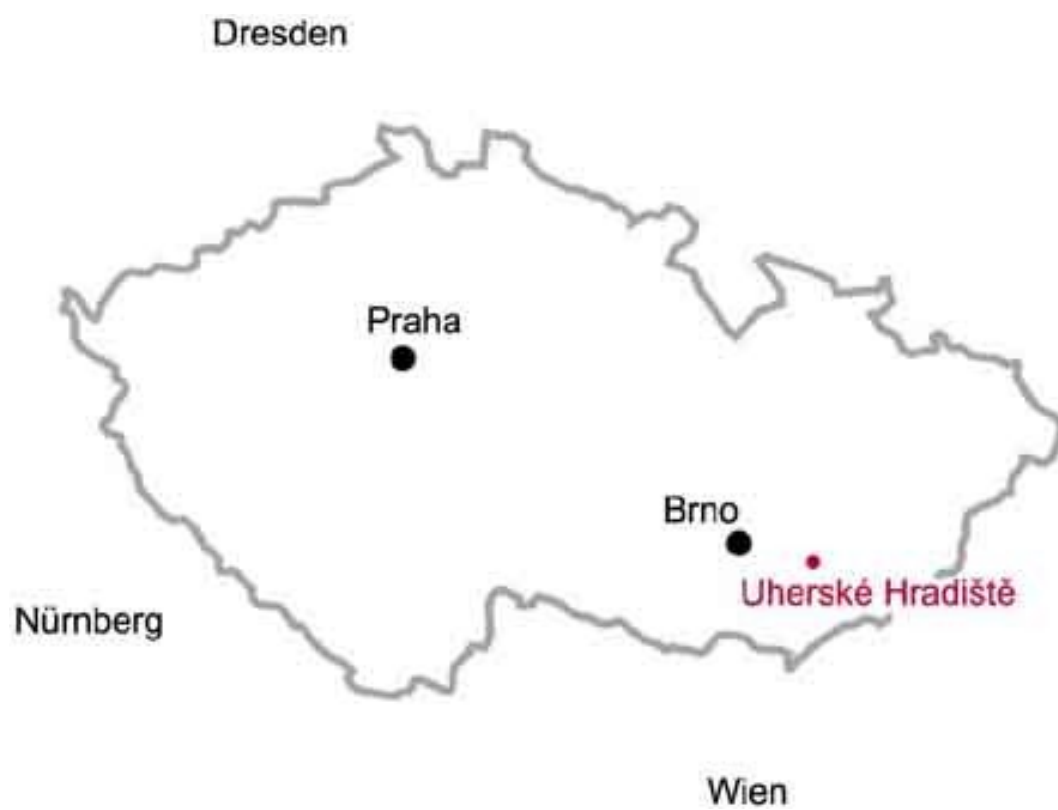
Zdroj: [41] Vlastní úprava

Příloha č. 2

Seznam obrázků

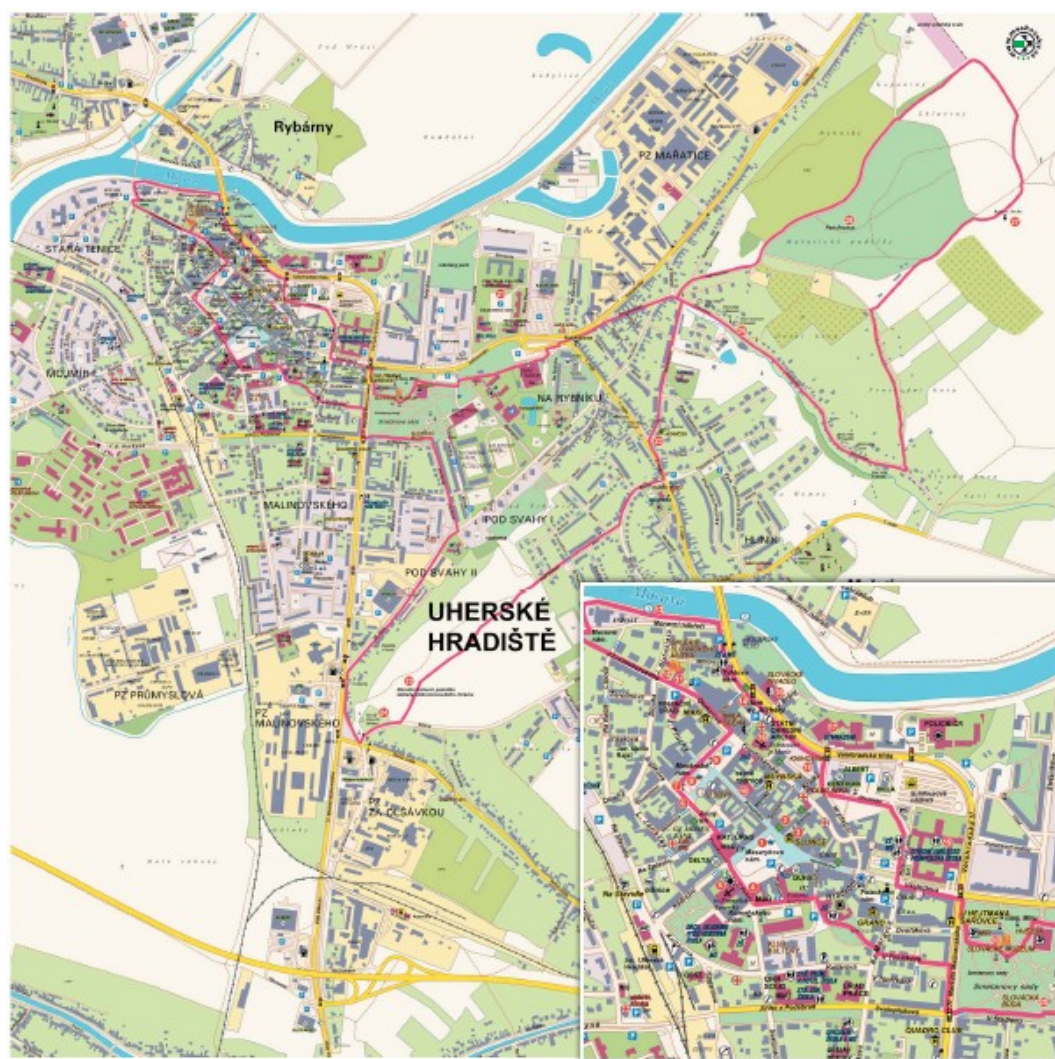
Obrázek č. 1	Uherské Hradiště na mapě
Obrázek č. 2	Mapa velkého a malého okruhu Uherského Hradiště
Obrázek č. 3	Masarykovo náměstí
Obrázek č. 4	Hotel Slunce
Obrázek č. 5	Nová Radnice
Obrázek č. 6	Komplex Jezuitských budov
Obrázek č. 7	Lékárna u Zlaté koruny
Obrázek č. 8	Prostřední ulice a Stará Radnice
Obrázek č. 9	Mariánské náměstí
Obrázek č. 10	Galerie Slováckého muzea
Obrázek č. 11	Slovácké divadlo
Obrázek č. 12	Františkánský klášter
Obrázek č. 13	Knihovna Bedřicha Beneše Buchlovana
Obrázek č. 14	Slovácké muzeum

Obrázek č. 1 – Uherské Hradiště na mapě



Zdroj: [39]

Obrázek č. 2 – Mapa velkého a malého okruhu Uherského Hradiště



Zdroj: [40]

Obrázek č. 3 - Masarykovo náměstí



Zdroj: [42]

Obrázek č. 4 – Hotel Slunce



Zdroj: vlastní zdroj

Obrázek č. 5 – Nová Radnice



Zdroj: vlastní zdroj

Obrázek č. 6 – Komplex Jezuitských budov



Zdroj: vlastní zdroj

Obrázek č. 7 – Lékárna u Zlaté koruny



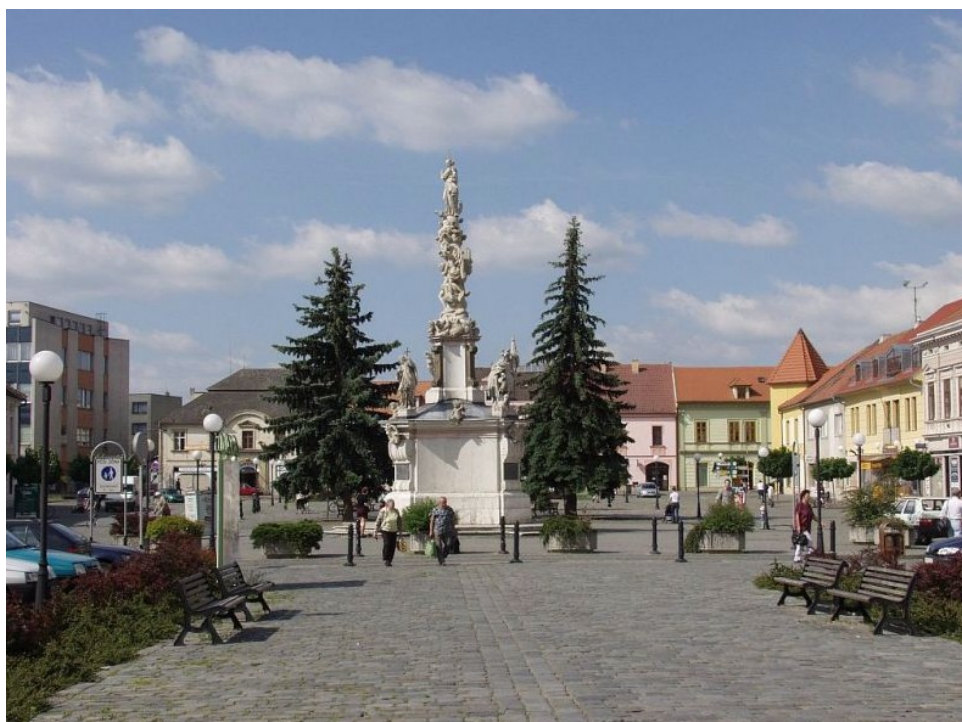
Zdroj: vlastní zdroj

Obrázek č. 8 – Prostřední ulice a Stará Radnice



Zdroj: [42]

Obrázek č. 9 – Mariánské náměstí



Zdroj: [42]

Obrázek č. 10 – Galerie Slováckého muzea



Zdroj: vlastní zdroj

Obrázek č. 11 – Slovácké divadlo



Zdroj: vlastní zdroj

Obrázek č. 12 – Františkánský klášter



Zdroj: [42]

Obrázek č. 13 – Knihovna Bedřicha Beneše Buchlovana



Zdroj: vlastní zdroj

Obrázek č. 14 - Slováké muzeum



Zdroj: [42]